

## Łódzki Urząd Marszałkowski w Łodzi

Departament Infrastruktury

al. Piłsudskiego 8

90-051 Łódź

Szanowni Państwo,

W związku ze zbliżającą się zmianą rozkładu jazdy pociągów Stowarzyszenie IPT pragnie zaproponować zmiany, które pozwolą na poprawę efektywności połączeń kolejowych na terenie województwa łódzkiego i połączeń na teren województw sąsiednich. Stowarzyszenie pragnie zauważyć, iż podstawą funkcjonowania regionalnych przewozów kolejowych winno być zaspokojenie potrzeb przewozowych pasażerów przy jednoczesnej optymalizacji kosztów prowadzenia przewozów. Istniejące regionalne połączenia kolejowe na terenie województwa łódzkiego od lat nie spełniają postawionych przed nimi zadań, powielają błędne decyzje organizacyjne i charakteryzują się stagnacją bądź spadkiem liczby przewożonych pasażerów.

Jednocześnie stowarzyszenie pragnie wyrazić swoją opinię na temat polityki województwa wobec gospodarowania taborem i zlecenia usług przewozowych.

1. Za niestosowne i mijające się z interesem województwa stowarzyszenie uważa dotowanie przez Urząd Marszałkowski pociągów InterRegio kursujących na trasie Łódź – Warszawa. Trasa ta jest doskonale obsługiwana przez pociągi finansowane z innych źródeł i dofinansowywanie przez urząd marszałkowski dodatkowych połączeń nie znajduje żadnego uzasadnienia, zwłaszcza w sytuacji, gdy zawiesza się lub ogranicza kursowanie na trasach regionalnych (m in. na trasie Opoczno – Tomaszów Mazowiecki). Podobnie uzasadnienia nie znajduje nieodpłatne użyczenie przewoźnikowi do obsługi tej trasy taboru stanowiącego własność samorządu. Jedynym wyjątkiem, w którym dotowanie połączeń na w. w. trasie jest akceptowalne mogą być połączenia funkcjonujące w godzinach wieczornych nieposiadające alternatywy, a istotne dla mieszkańców aglomeracji łódzkiej.

2. Należący do samorządu tabor kolejowy o podwyższonych parametrach technicznych należy kierować wyłącznie do obsługi połączeń regionalnych i skumulować go na trasie, na której będzie można wykorzystać jego parametry techniczne. Całość taboru o podwyższonej prędkości konstrukcyjnej winna obsługiwać połączenia na trasie Skierniewice – Łódź, a w razie wystąpienia nadwyżek: Tomaszów Mazowiecki – Łódź. Trasy te charakteryzuje najwyższa prędkość szlakowa, przekraczająca prędkość konstrukcyjną zespołów trakcyjnych EN57.

3. Jednocześnie uważa należy, iż do momentu rozstrzygnięcia ostatecznej formy i przebiegu tunelu średnicowego na terenie Łodzi samorząd nie powinien dokonywać zakupu taboru elektrycznego, który w przyszłości może nie być dopuszczony do jazdy tą trasą. W szczególności chodzi tu o używane EZT serii EN57.

4. Należy podjąć pilne działania na rzecz pozyskania spalinowych zespołów trakcyjnych do obsługi połączenia Łódź – Opoczno – woj. świętokrzyskie.

5. Jednocześnie należy dążyć do jak najszybszego ogłoszenia przetargów na obsługę poszczególnych tras na terenie województwa. Przy odpowiednio długim terminie świadczenia usług (minimum 10 lat) przewoźnicy będą mogli zapewnić tabor we własnym zakresie, a jednocześnie będą zmotywowani do stałego podnoszenia oferty i poziomu świadczonych usług.

6. Za negatywne stowarzyszenie uznaje zjawisko, w którym dotowane połączenia regionalne są nadmiernie obciążone ruchem dalekobieżnym, jeśli powoduje to dyskomfort dla pasażerów. Obecnie w niektórych połączeniach relacji Poznań – Łódź pasażerowie podróżujący w relacjach regionalnych zmuszeni są do jazdy w tłoku bez możliwości zajęcia miejsca siedzącego. Takie połączenia nie

powinny być dotowane przez urząd, bądź też przewoźnik powinien zostać zobligowany do zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc siedzących (przez uruchomienie dodatkowego pociągu, albo zwiększenie pojemności składu)

7. Należy dążyć do integracji taryfowej połączeń kolejowych i komunikacji miejskiej na terenie Łodzi. We wstępnej fazie dotyczy to w szczególności odcinków Koluszki – Łódź i Pabianice – Łódź – Zgierz.

Podstawą tworzenia rozkładu jazdy powinno być tworzenie regularnych połączeń kursujących w identycznych odstępach czasu oraz minimalizowanie liczby przesiadek, a ewentualnie – związanych z nimi niedogodności. Tylko częste i regularne kursowanie jest w stanie na stałe przyciągnąć pasażerów, a tym samym zagwarantować przewozom podstawy ekonomiczne funkcjonowania. Jednocześnie stowarzyszenie pragnie zauważyć, iż należy rozpocząć tworzenie sieci **regionalnych połączeń przyspieszonych**, które lepiej odpowiedzą na potrzeby największych ośrodków w regionie generujących najwięcej klientów. W związku z powyższym stowarzyszenie proponuje następujące zmiany na poszczególnych liniach:

#### Linia 1 (Tabela SRJ Nr 102 Łódź – Piotrków Tryb. – Częstochowa)

Wprowadzenie regularnych połączeń w dwugodzinnym takcie w relacji Radomsko (lub Częstochowa w zależności od decyzji woj. śląskiego) - Łódź Fabryczna. Obecne kończenie relacji pociągów na dworcu w Koluszkach zniechęca potencjalnych pasażerów. Koluszki z racji swej wielkości i potencjału jedynie dla nielicznych pasażerów stanowią docelowe miejsce podróży, a niepotrzebna przesiadka, zwłaszcza w polskich warunkach, staje się kluczowym elementem decydującym o rezygnacji z połączenia. Uzupełnieniem siatki połączeń powinny być dodatkowe kursy funkcjonujące w godzinach największego zapotrzebowania. W przypadku połączeń uzupełniających możliwe jest wprowadzenie innych relacji, jeśli wynika to z zapotrzebowania.

#### Linie 22 i 25 (Tabele 113 i 114 Łódź – Tomaszów Maz. – Radom/Skarżysko Kamienna)

Wszystkie połączenia kursujące tą trasą powinny **bezwzględnie rozpoczynać (kończyć) bieg na stacji Łódź Fabryczna**. Linie 113 i 114 dają możliwość przejazdu w czasie w pełni konkurencyjnym do transportu drogowego, a to Łódź jest głównym celem podróży dojeżdżających z Tomaszowa Mazowieckiego i miejscowości położonych na trasie. należy podkreślić, iż Tomaszów Mazowiecki jest miastem o liczbie mieszkańców przewyższającej znacznie liczbę mieszkańców Sieradza, czy Skierniewic. Kończenie relacji pociągów na stacji Koluszki skutkuje rezygnacją większości potencjalnych pasażerów z korzystania z transportu kolejowego. Konsekwentne odcinanie pasażerów od połączenia z głównym generatorem ruchu jest także działaniem bez precedensu w skali całego kraju. Rozcięcie relacji Tomaszów Mazowiecki – Łódź w Koluszkach porównać by można do skrócenia pociągów Koszalin – Szczecin do Stargardu Szczecińskiego, pociągów Malbork – Gdynia – Słupsk do Tczewa, a pociągów Konin – Poznań do Wrześni. Jak wiadomo – nic takiego nie ma miejsca, bo oznaczałoby to pozbycie się pasażerów korzystających z tych linii i upadek finansowy połączeń. Kursowanie pociągów w skróconej relacji Tomaszów Mazowiecki – Koluszki zmniejsza nieco koszty uruchomienia połączeń, ale powoduje **ogromną stratę pasażerów, a tym samym wpływów pogarszając całłościowy bilans połączenia**.

Ponadto należy dołożyć wszelkich starań, aby **uruchomione zostały połączenia Łódź Fabryczna – Tomaszów Mazowiecki – Opoczno – Skarżysko-Kamienna** z możliwością przedłużenia do Kielc lub Ostrowca Świętokrzyskiego w porozumieniu z zarządem woj. świętokrzyskiego. Linia ta charakteryzuje się relatywnie wysoką prędkością szlakową w pełni konkurencyjną wobec transportu drogowego, a także korzystną dla transportu kolejowego strukturą demograficzną ośrodków (liczne miasta małej wielkości tworzące pasmo osadnicze Okręgu Staropolskiego). Połączenie to bezwzględnie musi być prowadzone z użyciem jednej trakcji na całej długości, gdyż zmiana rodzaju trakcji na stacji w Tomaszowie Mazowieckim spowoduje nadmierne wydłużenie czasu jazdy i spadek atrakcyjności połączenia. Docelowo w obsłudze tej trasy wskazane jest użycie lekkich spalinowych zespołów trakcyjnych, tymczasowo jednak mogą być to klasyczne składy wagonowe z lokomotywami spalinowymi.

Dla zapewnienia atrakcyjności połączeń pociągi jadące z dalszych relacji (tj. ze Skarżyska-Kamiennej/Opoczna oraz Drzewicy/Radomia) na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Łódź Andrzejów powinny kursować jako przyspieszone **z ominięciem stacji Koluszki**. Zjazd do stacji Koluszki oraz

zmiana kierunku jazdy niweczą przewagę konkurencyjną transportu kolejowego nad drogowym w tej relacji. Proponowana przez stowarzyszenie organizacja ruchu pozwoli na skrócenie czasu przejazdu **z 70 do około 45 minut!**

Na odcinku Tomaszów Mazowiecki – Łódź Fabryczna należy utrzymać dwugodzinną częstotliwość połączeń. W godzinach największego zapotrzebowania wskazane są dodatkowe połączenia (nawet w odstępach 30 minutowych w okresie porannego i popołudniowego szczytu).

#### Linie 17, 1 (Tabela 601 Łódź – Skierniewice)

Jest to linia o największym w województwie potencjale przewozowym, a także o najwyższych parametrach technicznych. Na linii należy bezwzględnie wprowadzić taktowane odjazdy pociągów, w interwale godzinnym przez większą część dnia. Na linii należy skumulować tabor będący zdolny do osiągnięcia maksymalnej lub zbliżonej do maksymalnej prędkości szlakowej.

Docelowo kursy realizowane na liniach z tabel 102, 113, 114 i 601 powinny **utworzyć półgodzinny takt na trasie Koluszki - Łódź Fabryczna** przez większą część dnia. Jeśli ten efekt nie będzie mógł być uzyskany konieczne jest uruchomienie uzupełniających pociągów w tej relacji.

#### Linie 3, 11 (Tabele 606, 603 Kutno – Łowicz – Skierniewice)

Na linii należy dążyć do uruchomienia pociągów w najdłuższych możliwych relacjach a także do komunikowania na inne pociągi na stacjach węzłowych. Należy także doprowadzić do powstania relacji łączonych z pociągami kursującymi linią 420.

#### Linia 14 (Tabela 200 Łódź – Sieradz – Ostrów Wlkp.)

Na linii należy dążyć do wprowadzenia regularnego **godzinnego taktu kursowania** przez większą część dnia, z zagęszczeniem do 30 minut w godzinach szczytu. Część uruchamianych pociągów powinna mieć charakter **pociągów przyspieszonych** na odcinku Łódź Kaliska – Sieradz. W szczególności dotyczyć to powinno pociągów jadących do/przez Ostrów Wlkp. oraz pociągów przechodzących na linię nr 131 (Magistrala Węglowa). Za niewskazane stowarzyszenie uznaje nadmierne łączenie relacji pociągów poza obszarem regionu, jako utrudniające obieg taboru, obsługi, utrzymanie standardu i czystości taboru czy kształtowanie czytelnej sieci połączeń. W miejsce tego należy doprowadzić do powstania największej możliwej ilości połączeń Sieradz – Łódź Kaliska – Zgierz – Kutno, a po przywróceniu ruchu na linii Zgierz – Bednary także Sieradz – Łowicz. Takie działanie podyktowane jest charakterystyką ruchu regionalnego, który wymaga przede wszystkim regularnych, **bezpośrednich połączeń z centralną częścią aglomeracji** przy jednoczesnym wstępnym rozprowadzeniu tego ruchu po terenie aglomeracji.

#### Linia 18 (Tabela 420 Łódź Kaliska – Kutno – Toruń)

Jednym z istotnych zadań linii jest obsługa połączeń przesiadkowych z Łodzi na połączenia dalekobieżne i międzynarodowe w Kutnie. Co do zasady należy także uruchomić regularne połączenia w relacji Sieradz – Kutno w takim zakresie, na jaki pozwalają możliwości techniczne linii.

Niezależnie od bieżących możliwości technicznych uważamy, iż zarząd województwa nie powinien ustawać w staraniach na rzecz przywrócenia przez zarządzającego pierwotnych parametrów technicznych linii.

#### Linie 131, 146 (Tabele 173, 315 Inowrocław – Zduńska Wola – Częstochowa/Katowice)

Obecnie funkcjonujące połączenia uznać należy za kompletnie rozmijające się z potrzebami pasażerów. Nieatrakcyjny rozkład jazdy – brak połączeń bezpośrednich i nieprzemysłane godziny odjazdów skutkują niską frekwencją w uruchamianych połączeniach. Jednocześnie dowodem istnienia niewykorzystanego potencjału przewozowego jest frekwencja, jaka notowana była w pociągach relacji Katowice – Inowrocław/Toruń uruchamianych w latach 2006-2008 oscylująca w granicach 40–120 osób na pociąg w zależności od dnia. W tym samym czasie pociąg okrojony do relacji Zduńska Wola – Chorzew Siemkowice przewoził od 5 do 20 pasażerów.

W przeciwieństwie do pozostałych linii na terenie województwa łódzkiego linie 131 i 146 są liniami młodymi, **biegnącymi peryferyjnie** a więc luźno powiązаныmi z pasmami osadniczymi. Tym samym dla ich funkcjonowania należy przyjąć konieczność współistnienia na trasie wszystkich rodzajów ruchu – lokalnego, regionalnego, dalekiego regionalnego i dalekobieżnego. W przeci-

wieństwie do połączeń na pozostałych trasach, gdzie będziemy mieli do czynienia z ruchem przede wszystkim do Łodzi, jako głównego ośrodka regionu, w przypadku połączeń na Magistrali Węglowej ciążenie pasażerów **rozłoży się równomiernie pomiędzy ośrodki na terenie woj. łódzkiego i śląskiego**. Za nieposiadającą wyjątków zasadę dla uruchamiania połączeń na tej linii uznać należy kursowanie pociągów w relacjach łączących **dwie duże ośrodki miejskie na obu końcach trasy**. Funkcjonowanie połączeń relacji np. Częstochowa – Chorzew Siemkowice, albo Chorzew Siemkowice – Zduńska Wola mija się z celem i skutkuje wysokim deficytem połączeń. Za możliwe do wprowadzenia i najbardziej uzasadnione ekonomicznie relacje uznać należy:

– Łódź Kaliska – Zduńska Wola – Częstochowa/Katowice (Gliwice)

– Katowice (Gliwice)/Częstochowa – Zduńska Wola – Inowrocław – Bydgoszcz/Toruń

przy czym na odcinkach w pobliżu aglomeracji, gdzie funkcjonuje gęsta siatka lokalnych połączeń, pociągi winny kursować jako przyspieszone. W związku z powyższym stowarzyszenie pragnie wyrazić **aprobatę dla propozycji uruchomienia pociągu InterRegio w relacji Katowice – Gdynia p. Zduńską Wolę**. Zdaniem stowarzyszenia należy jednak dołożyć starań, aby zapewnić codzienne kursowanie pociągu, a także, aby pociąg ten zatrzymywał się na większości stacji na odcinku Chorzew Siemkowice – Inowrocław. Za niepotrzebne i niedające szans wygenerowania podróży uznać jednak można postoje na stacjach: Rząsawa, Wistka, Huta, Kustrzyce.

Proponowane rozwiązanie ma tę dodatkową zaletę, iż umożliwi lepsze niż obecnie skonstruowanie obiegów taboru i pracowników. Za dalece nieodpowiedzialne stowarzyszenie uznaje obiegi, w trakcie których pracownicy przez 8 godzin pracy siedzą w pustym pociągu stojącym na stacji lub, gdy wymiana drużyn konduktorskich powoduje wzajemne opóźnianie się pociągów, jak ma to miejsce obecnie.

W relacjach o małej liczbie bezpośrednich połączeń, za kluczowe należy uznać dostosowanie godzin kursowania do potrzeb osób dojeżdżających w dni robocze do szkół i pracy. Tak więc mieszkańcom miejscowości położonych wzdłuż magistrali węglowej, linii Tomaszów Maz. – Skarżysko Kam., czy linii Tomaszów Maz. – Radom, należy zapewnić przynajmniej jedno szybkie i bezprzesiadkowe połączenie z Łodzią, umożliwiające dotarcie na miejsce pracy/nauki i powrót po ośmiu godzinach. Dotychczas powszechną praktyką było to, że jedyne bezpośrednie powrotne połączenie uniemożliwiało skorzystanie z niego osobom pracującym w normalnym ośmiogodzinnym systemie (przykład: Skarżysko Kam. – Łódź, Drzewica – Łódź).

Przedstawione powyżej propozycje stowarzyszenia wynikają z pilnej potrzeby zmiany filozofii funkcjonowania połączeń regionalnych na terenie województwa łódzkiego. Przypominamy, iż połączenia kolejowe mają przede wszystkim odpowiadać na realne potrzeby pasażerów, nie zaś być pochodną możliwości technicznych i przyzwyczajęń przewoźnika. Celem jest sprawny system połączeń uzyskany poprzez maksymalizację wpływów, a nie jedynie minimalizację kosztów. Jednocześnie jednak podkreślamy, iż zaproponowane wprowadzenie regularności kursowania pociągów uprości obiegi taboru i pracowników, a tym samym pozwoli na pełne i konsekwentne wykorzystanie zasobów, a także zagwarantowanie stałego standardu obsługi. Ewentualny wzrost kosztów będzie więc nieproporcjonalnie niski w stosunku do uzyskanego efektu i spodziewanego wzrostu wpływów.

Dziękując za przyjęcie naszych uwag stowarzyszenie deklaruje chęć dalszej pomocy przy organizacji i promocji połączeń kolejowych na terenie województwa łódzkiego.

*Z poważaniem*

*Tomasz Bużalek  
Piotr Szalkowski*

Do wiadomości:

1. Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Wydział Komunikacji i Transportu, ul. Ligonja 46, 40-037 Katowice, [transport@slaskie.pl](mailto:transport@slaskie.pl)
2. Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego, Departament Infrastruktury, ul. Targowa 18, 25-516 Kielce, [infrastruktura@sejmik.kielce.pl](mailto:infrastruktura@sejmik.kielce.pl)