

Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu

Stowarzyszenie zwykłe, zarejestrowane 1 czerwca 2004 r. w Łodzi, nr rej. SSP-V-5011/15/04

Adresy do korespondencji:

91-850 Łódź, ul. Marysińska 88A/30

e-mail: ipt_lodz@toya.net.pl

www.iptlodz.org

PKP Intercity S.A.
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa
twojrozklad@intercity.pl

Łódź, 30.09.2010

Szanowni Państwo,

W związku z publikacją projektu rozkładu jazdy pociągów PKP InterCity na rok 2010/2011 stowarzyszenie Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu (IPT) pragnie wyrazić swoją opinię na temat zaproponowanych rozwiązań.

1. Stowarzyszenie za niezwykle trafne i pożądane uważa uruchomienie pociągów na trasie Kraków – CMK – Łódź – Trasa E20 – Poznań. Trasa ta gwarantuje zarówno najszybsze połączenie Łodzi z Poznaniem i Krakowem, jak i połączenie między tymi dwoma miastami sprawniejsze niż na obecnej trasie przez Wrocław.

Jednocześnie jednak, zdaniem stowarzyszenia, pociągi na tej trasie powinny być prowadzone obsługą trakcyjną z maksymalną dostępną prędkością (tj. 160 km/h) i w standardzie pociągów Ekspres Intercity. Stowarzyszenie pragnie zauważyć, iż aglomeracja łódzka jest jedyną na terenie całej Unii Europejskiej aglomeracją tej wielkości pozbawioną połączeń kwalifikowanych. Znaczne odcinki trasy w.w. pociągów umożliwiają prowadzenie ruchu z prędkością 140-160 km/h, co pozwoliłoby na skrócenie czasu przejazdu o dalszych 40-50 minut. Jednocześnie pragniemy zauważyć, iż w segmencie połączeń ekonomicznych istnieje wyraźna konkurencja pociągów Regio i InterRegio, podczas gdy nisza przewozów w klasie premium pozostaje niezagospodarowana. Pociągi klasy Ekspres Intercity mogłyby zarówno czasem przejazdu jak i standardem podróży konkurować na w.w. trasie z transportem drogowym kontrolującym obecnie ok.80-90% przewozów pasażerskich na trasach Łódź - Poznań i Łódź – Kraków (badania SITK)

Jednocześnie stowarzyszenie pragnie zauważyć, iż zaproponowany rozkład jazdy może okazać się niewystarczający dla zdobycia pasażerów i zapewnienia odpowiedniej frekwencji. W szczególności chodzi o zapewnienie dodatkowych par pociągów wyjeżdżających z Łodzi do Krakowa i z Łodzi do Poznania w granicach godz. 6.00-7.30 i przyjeżdżających do Łodzi w okolicach godz. 21.00-22.30 a warunkujących wykorzystywanie połączeń kolejowych na tych trasach w wyjazdach jednodniowych.

2. Doceniając wysoką częstotliwość kursowania pociągów na trasie Łódź – Warszawa stowarzyszenie proponuje jednocześnie zmianę sposobu prowadzenia ruchu w obrębie węzła warszawskiego. Połączenie pociągów relacji Łódź – Warszawa z pociągami Warszawa – Białystok/Terespol/Lublin pozwoliłoby z jednej strony na znaczną poprawę atrakcyjności połączeń poprzez zwiększenie liczby relacji bezpośrednich, a z drugiej na zmniejszenie obciążenia linii średnicowej i wypracowanie oszczędności w wykonywanej pracy przewozowej. Połączenia w relacji łączonej Łódź – Warszawa – Terespol mogłyby być wykorzystywane przez zespoły trakcyjne ED74, co pozwoliłoby na pełne wykorzystanie zarówno walorów tych pojazdów jak i parametrów zmodernizowanej linii Warszawa – Terespol. Podwyższenie prędkości i jakości podróży pozwoliłoby na zwiększenie liczby połączeń i odzyskanie pasażerów na tej trasie.
Jednocześnie stowarzyszenie pragnie zauważyć, iż występujące obecnie w wielu kursach przepełnienie pojazdów na trasie Łódź – Warszawa, zwłaszcza na odcinku Skierniewice – Żyrardów – Warszawa negatywnie odbija się na wizerunku połączeń i zniechęca dalszych potencjalnych pasażerów do korzystania z połączenia. Docelowo rozważyć należy wprowadzenie na tej trasie także pociągów w standardzie Ekspres InterCity pomijających stacje Koluszki i Żyrardów, a kursujących w relacjach do Gdyni, Białegostoku lub Lublina.
Poważnym mankamentem jest także brak wieczornego połączenia Warszawa – Łódź umożliwiającego powrót do Łodzi z lotniska Okęcie oraz przesiadki z wieczornych połączeń m.in. z Gdyni i Krakowa oraz powrót z wydarzeń kulturalnych odbywających się w stolicy. Rozwiązaniem może być uruchomienie dodatkowej pary pociągów Łódź – Warszawa lub skierowanie przez Łódź nocnego pociągu łączącego Warszawę, Wrocław i kurorty w Sudetach.
3. Stowarzyszenie z aprobatą przyjmuje propozycję uruchomienia pociągu 54200/45200 w relacji Gdynia – Łódź – Bielsko Białe w zaproponowanych porach. Jednocześnie zdaniem stowarzyszenia wydłużenie relacji pociągu do stacji Wisła Głębce zasadne jest nie tylko w sezonie zimowym, ale także w sezonie związanym z uprawianiem turystyki górskiej tj. w okresie wakacyjnym codziennie, a w okresie od maja do połowy października – w piątki i niedziele. Wskazane jest wyposażenie pociągu w wagon do przewozu rowerów.
4. W zakresie realizacji połączeń na czas wyłączenia z eksploatacji dworca Łódź Fabryczna stowarzyszenie z aprobatą przyjmuje skierowanie pociągów TLK liniami nr 540 i 25 do stacji Łódź Kaliska. Dla pełnego wykorzystania walorów wybranej trasy i minimalizacji uciążliwości związanych z wyłączeniem dworca Łódź Fabryczna należy jednak uruchomić postój pociągów na stacji Łódź Chojny a także rozważyć przedłużenie relacji części pociągów do stacji Łódź Żabieniec lub Zgierz dla łatwiejszej obsługi północnych dzielnic Łodzi. Za zasadne uznać należy także zatrzymanie pociągów kursujących objazdem linią nr 3 na stacji Sochaczew.
5. W zaproponowanej siatce połączeń wyraźnie brakuje nocnego połączenia Łodzi, Wrocławia i kurortów położonych w Sudetach. Stowarzyszenie pragnie zaproponować przykładowe możliwe rozwiązania, które pozwoliłyby na zniwelowanie tej niedogodności:
 - przetrasowanie pociągu 61200/16200 na trasę przez Łódź i Ostrów Wlkp. – zmiana umożliwi obsługę aglomeracji o większym potencjale ludnościowym przy zachowaniu podobnego czasu przejazdu

- przetrasowanie pociągu 61200/16200 na trasę przez Łódź, linie 542, 131 i 146, Częstochowę i Opole – zmiana umożliwi dodatkową obsługę aglomeracji Łódzkiej oraz miasta Zduńska Wola przy wydłużeniu czasu przejazdu o ok. 80 minut
- włączenie do pociągu 61200/16200 łącznika relacji Łódź – Szklarska Poręba Grn. lub Lublin – Łódź – Szklarska Poręba Grn. włączanego na stacji Wrocław Główny – zmiana pozwoli na obsługę wszystkich zainteresowanych ośrodków miejskich, ale wiązać się będzie ze zwiększeniem pracy przewozowej
- przetrasowanie pociągu 61200/16200 na trasę przez Łódź i Ostrów Wlkp. i jednocześnie uruchomienie łącznika do pociągu w relacji Lublin/Kielce/Częstochowa – Szklarska Poręba Grn. włączanego do pociągu na stacji Wrocław Główny – zmiana pozwoli na obsługę wszystkich zainteresowanych ośrodków miejskich, w tym nieuwzględnianych wcześniej Kielc i Lublina, ale wiązać się będzie ze zwiększeniem pracy przewozowej

Niezależnie od powyższych, ze względu na komfort podróży pasażerów wagonów sypialnych stowarzyszenie sugeruje korektę godzin kursowania pociągu, tak aby przyjazd do stacji docelowej Warszawa Wschodnia odbywał się nie wcześniej niż o godz. 7.00

Jednocześnie stowarzyszenie pragnie zaznaczyć, iż istotnym elementem, który będzie miał wpływ na popularność połączeń, zwłaszcza nowouruchamianych, jest ich promocja i reklama. Na trasach, na których od kilku lat pasażerowie nie byli w stanie odnaleźć atrakcyjnej oferty częstokroć trwale zrezygnowali oni z usług kolei, a tym samym ich przyciągnięcie wymagać będzie odpowiednich działań marketingowych.

Ponadto stowarzyszenie zwraca szczególną uwagę na wyposażenie pociągów przejeżdżających przez Łódź w wagony klasy 1 i ich należyty standard. Jest to szczególnie istotne ze względu na dotychczasowy brak połączeń kwalifikowanych obsługujących Łódź. W przypadku niskiego zainteresowania ofertą sugeruje się wprowadzenie do obsługi wagonu mieszanego kl. 1 i 2.

Załączając wyrazy szacunku stowarzyszenie pragnie zadeklarować chęć dalszej pomocy zarówno w tworzeniu rozwiązań transportowych w zakresie transportu kolejowego jak i w ich promocji.

Z poważaniem
W imieniu stowarzyszenia

Piotr Szalkowski