

Propozycje korekt w rozkładzie jazdy pociągów na 2006 rok. Pociągi międzyregionalne przejeżdżające przez węzeł Łódzki.

Informacje ogólne

Poniżej scharakteryzowano całoroczne połączenia kolejowe Łodzi z kilkoma największymi miastami wojewódzkimi oraz sezonowe połączenia z popularnymi miejscowościami turystycznymi do których dociera kolej. Przedstawiono także propozycje zmian, mających na celu poprawę aktualnej oferty. Propozycje te opisane są w sposób ogólny, bardziej ze wskazaniem na problem, który miałby zostać rozwiązany po ich wprowadzeniu. Szczegóły dotyczące kursowania pociągów wg nowych propozycji zawarte są w dodatkowych załącznikach. Są to pliki w formacie arkusza Ms Excell, zawierające godziny kursowania pociągów oraz dodatkowe informacje uzasadniające proponowane zmiany, oraz pliki PDF, zawierające wykresy ruchu na niektórych liniach jednotorowych po których kursują interesujące nas pociągi. Pełna ocena i zrozumienie wymienionych w niniejszym tekście zmian w rozkładzie będzie wymagać każdorazowo sięgnięcia do szczegółów zawartych we wspomnianych załącznikach.

Zakres proponowanych korekt jest stosunkowo niewielki. W większości są to zmiany możliwe do wprowadzenia jeszcze w trakcie obowiązywania obecnego rozkładu jazdy. Dotyczą one głównie kursowania pociągów dalekobieżnych. Tam, gdzie poprawa oferty za pomocą tylko niewielkich korekt w godzinach kursowania nie jest możliwa – zaproponowano zmiany nieco głębsze, np. zastąpienie kilku pociągów o krótszych trasach jednym dłuższym. W wypadku zupełnego braku połączeń z wybranymi miastami zaproponowano ich powstanie (Lublin, Radom).

Aby zmiany godzin kursowania pociągów dały efektywną poprawę oferty, zasugerowano w niektórych przypadkach drobne korekty rozkładów jazdy lokalnych pociągów w innych, niż łódzki, regionach. Dzięki temu znacznie zwiększyłaby się ilość połączeń skomunikowanych, a co za tym idzie poprawił efekt ekonomiczny przewoźnika.

Najpoważniejszym ograniczeniem w swobodnym kształtowaniu rozkładu jazdy wielu pociągów międzyregionalnych jeżdżących przez Łódź jest jednotorowość i niska przepustowość linii 16 na odcinku Zgierz – Kutno. Zaproponowano kompleksową zmianę organizacji ruchu na tej linii, w formie kompletnego minutowego rozkładu jazdy wszystkich pociągów pasażerskich – dalekobieżnych i regionalnych (wykres ruchu w formacie PDF). Udało się usprawnić przejazd większości kursujących tam pociągów, głównie dzięki skróceniu czasów oczekiwania na mijankach (w skrajnych przypadkach „odzyskano” nawet do 30 minut). Pewne zmiany związane z przesunięciami czasu jazdy kilku pociągów dalekobieżnych dotyczą także innych linii jednotorowych: Reda - Hel oraz Kraków – Zakopane. W obydwu przypadkach również dołączono wykresy przedstawiające nową organizację ruchu, jednak zmiany są tu niewielkie zwłaszcza jeśli chodzi o pociągi w kierunku Zakopanego.

Oprócz propozycji korekt do obecnie obowiązującego rozkładu jazdy, przedstawiono dla kilku kierunków propozycje rozkładu na rok 2007. Dotyczą one połączeń Łodzi z Krakowem, Poznaniem i Wrocławiem oraz ewentualnie dalszych relacji związanych z wymienionymi kierunkami. Te propozycje pokazują tylko pewne oczekiwane „minimum” tego, co kolej powinna zaoferować mieszkańcom regionu Łódzkiego, biorąc pod uwagę aktualne możliwości techniczne i finansowe. Opracowanie kompleksowego rozkładu jazdy uwzględniającego także pozostałe możliwe kierunki wymagałoby przeprowadzenia dodatkowych i czasochłonnych nieraz badań marketingowych, dlatego wykraczają poza zakres tego opracowania i możliwości organizacyjne autora.

Połączenia całoroczne Łodzi z wybranymi miastami wojewódzkimi

Warszawa

Jest to niewątpliwie najważniejszy kierunek, skupiający największe w skali całego kraju potoki pasażerskie pomiędzy dużymi aglomeracjami. Wynika to zarówno z wielkości obu miast jak i stosunkowo niewielkiej odległości między nimi. Niestety, jest to zarazem dla Łodzi jedyna relacja z dobrą obsługą kolejową. W dni robocze mamy tu pociągi co godzinę w obu kierunkach, w weekendy co 2 godziny. Poważnym mankamentem jest obecnie zbyt długi czas jazdy, co wynika ze złego stanu torów pomiędzy Łodzią i Skiernewicami. Pozytywną informacją jest, to, że ten fragment trasy zostanie w ciągu dwóch lat (do połowy 2008 roku) gruntownie zmodernizowany, dzięki czemu czas przejazdu powinien ulec skróceniu o ok. 40 minut.

Drugim poważny mankamentem jest brak możliwości powrotu z Warszawy do Łodzi po godz. 20:20. Podobnie jest w odwrotnym kierunku - ostatni pociąg z Łodzi odchodzi o godz. 20:23. Przewoźnik tłumaczy ten fakt zbyt małym popytem, który nie byłby w stanie pokryć w dostatecznym stopniu kosztów uruchomienia wieczornego pociągu. O ile można zgodzić się z tym, że jest to prawdziwe w dni powszednie, to wydaje się nieprzekonujące w dni wolne, zwłaszcza w okresie wiosenno - letnim, kiedy rośnie skłonność do krótkich wyjazdów w celach towarzyskich i kulturalnych. Ta sytuacja bardzo utrudnia mieszkańcom Łodzi, korzystanie z bogatej oferty kulturalnej jaką dysponuje stolica. Perspektywa nocnego, 2 godzinnego powrotu do domu własnym samochodem może być dla wielu osób wystarczającym powodem do rezygnacji z uczestniczenia w takich imprezach, a osoby nie posiadające własnego samochodu praktycznie zostają pozbawione możliwości wyboru.

Proponowane zmiany:

1. Wcześniejszy o 8 minut odjazd. poc. 3301 (Łodzianin) ze stacji Łódź Fabryczna, oraz późniejszy o 2 min. odjazd poc. 41104 relacji Częstochowa – Warszawa. Obecnie poc. 3301 jedzie od Kozłówek do Warszawy zaraz za poc. 41104. Jednocześnie ze względu na brak postojów powinien mieć on krótszy czas przejazdu na tym odcinku niż 41104. W przypadku jakiegokolwiek opóźnienia tego ostatniego, np. z powodu nieco dłuższych niż planowane postojów na stacjach (duża ilość wsiadających pasażerów w Skierniewicach i Żyrardowie), poc. 3301 także ulega opóźnieniu. Zamiana kolejności w jakiej pociągi jadą od Kozłówek, a także niewielkie powiększenie dzielącego je dystansu powinno zmniejszyć ilość opóźnień. Jednocześnie przywróci się obowiązującą jeszcze w poprzednim rozkładzie godzinę przyjazdu Łodzianina do Warszawy, dzięki czemu osoby dojeżdżające tym pociągiem codziennie do pracy otrzymają większą gwarancję nie spóźnienia się. Potrzeba opisanej zmiany wiąże się z wprowadzeniem pociągu relacji Gdynia – Łódź Kaliska – Kraków/Bielsko.
2. Problem braku późno-wieczornego połączenia Warszawy z Łodzią może rozwiązać wprowadzeniem nocnego pociągu relacji Warszawa – Wrocław/Kudowa Zdrój, kursującego w weekendy oraz w okresie wakacji we wszystkie dni tygodnia (odjazd z Warszawy Wschodniej ok. 22:30). Ten sam pociąg kursujący w kierunku odwrotnym (przyjazd do Warszawy ok. godz. 5 rano) umożliwi mieszkańcom Łodzi skomunikowanie na lotnisku Okęcie z licznymi rannymi odlotami. Obecnie muszą oni przybyć do Warszawy wieczorem i oczekiwać całą noc na poranny samolot.

Kraków

Obecne połączenia Łódź - Kraków można scharakteryzować w następujący sposób:

Przy wyjazdach jednodniowych z Łodzi do Krakowa istnieje tylko jedno połączenie bezpośrednio. Przyjazd do Krakowa o godz. 11:21, powrót - 17:48, czas pobytu ok. 6,5 godz. Godziny nie najlepsze dla wyjazdów służbowych: zbyt późny przyjazd do Krakowa, zbyt późny wyjazd powrotny, a co za tym idzie długi czas oczekiwania. Przy wyjazdach turystycznych - zbyt krótki czas pobytu i brak możliwości wieczornego powrotu (z wyjątkiem lata, kiedy kursują pociągi wakacyjne).

Przy jednodniowych podróżach z Krakowa do Łodzi oferta jest jeszcze słabsza. Przy wyjazdach służbowych mamy w Łodzi tylko 3,5 godziny (12:00-15:30). Doliczając czas dojazdu z dworca do miejsca docelowego spotkania, pozostaje nam praktycznie ok. 2 godzin na załatwienie wszystkich spraw. Dla osób przyjeżdżających do Łodzi w celach turystycznych praktycznie brakuje sensownej oferty może za wyjątkiem okresu wakacyjnego.

Już wstępna analiza obecnego rozkładu jazdy na trasie Łódź - Kraków pokazuje, że oferty kolei raczej nie wybiorą osoby udające się w jednodniową podróż służbową. Istniejące połączenia mogą być dostateczne przy dwudniowych wyjazdach weekendowych w celach turystycznych, lub jeśli Kraków stanowi tylko punkt przesiadkowy do dalszej podróży.

Proponowane zmiany:

1. Zastąpienie obecnego pociągu „Reymont” dłuższą relacją: Gdynia – Łódź – Kraków/Bielsko Białą. Skład do Krakowa byłby odłączany w Łodzi Kaliskiej i jechał do Krakowa przez Tomaszów, Kozłówek. Obecny pociąg „Pilica” relacji Kozłówek – Kraków kursowałby z Częstochowy przez Włoszczową, Kozłówek do Krakowa. Latem pociąg prowadziłby także wagony bezpośrednio do/z Łeby ewentualnie także do/z Helu.

2. Przywrócenie bezpośrednich wagonów do/z Krakowa w pociągu „Stocznowiec relacji Gdynia – Katowice
3. Niewielkie korekty w godzinach kursowania pociągu dziennego Bydgoszcz – Kraków.

W przyszłym rozkładzie, na 2007 rok zaproponowano dwie pary bezpośrednich pociągów kwalifikowanych relacji Poznań – Kraków przez Kutno, Łódź, Tomaszów, oraz całoroczne nocne połączenie Kraków – Łódź – Bydgoszcz/Olsztyn, przedłużane w sezonie do Zakopanego i Ełku.

Poznań

Para pociągów relacji Łódź - Szczecin zapewnia w dość dobrym stopniu potrzeby osób udających się w celach służbowych do Poznania - czas pobytu ok. 6 godzin powinien być wystarczający dla większości klientów. Gorzej wygląda to w przypadku wyjazdów z Poznania do Łodzi. Istniejąca para pociągów pozwala na pobyt w Łodzi tylko nieco dłuższy niż 4 godziny. Odejmując od tego czas potrzebny na dojazdy do dworca zostaje nam raptem ok. 3 godzin na załatwienie spraw - w większości przypadków to zbyt mało.

Nie ma możliwości bezprzesiadkowego dojazdu z Łodzi do Szczecina i powrotu tego samego dnia. Pociąg pospieszny Włókniarz przyjeżdża do Szczecina o 13:03, a w kierunku odwrotnym wyrusza już o 13:05. Nie ma więc nawet możliwości wykonania pełnego obiegu tym samym składem wagonów.

Obecnie godziny odjazdów pociągów popołudniowych są zbyt wczesne (z Łodzi - 15:13, z Poznania 15:54). Nie pozwala to w większości przypadków skorzystać z oferty kolei osobom pracującym, chcącym udać się w podróż po pracy.

Na niekorzyść połączeń kolejowych Łodzi z Poznaniem na pewno wpłynie znacząco oddanie do eksploatacji autostrady A2. Czas przejazdu samochodem z centrum jednego do centrum drugiego miasta zajmie nie więcej niż 2,5 godz., a więc o co najmniej godzinę krócej niż bezpośrednim pociągiem pospiesznym. Także przewoźnicy autobusowi staną się konkurencyjni czasowo w stosunku do kolej (ok. 3 godz.). Można spodziewać się spadku ilości osób podróżujących koleją w celach służbowych.

Odzyskanie przez kolej pozycji konkurencyjnej w stosunku do samochodu na trasie z Łodzi do Poznania będzie możliwe po przeprowadzeniu gruntownej modernizacji linii Łódź Kaliska – Kutno umożliwiającej osiągnięcie prędkości 120/140 km/h (zależnie od odcinka) oraz po zakończeniu modernizacji magistrali E20 między Kutnem i Poznaniem i likwidacji tam wszystkich odcinków o ograniczonej prędkości. Możliwy do uzyskania czas przejazdu 2h10' będzie wtedy konkurencyjny nawet w stosunku do podróży samochodem (pod warunkiem przestrzegania przepisów drogowych przez kierowcę).

Wydaje się, że większym zainteresowaniem mogłyby na tej trasie cieszyć się pociągi o kategorii Ex - szybsze i o wyższym standardzie. Choć nie uda się osiągnąć czasów takich jak przy podróży samochodem osobowym, to jednak pasażerów może zachęcić możliwość lepszego wykorzystania czasu podróży i lepszy komfort jaki może zaoferować pociąg kwalifikowany. Oczywiście jest to oferta dla osób nieco bardziej zamożnych, dla których dodatkowy wydatek kilkudziesięciu czy stu kilkudziesięciu złotych nie stanowi większego problemu, liczą się natomiast ogólne warunki w jakich podróż się odbywa. Aby osiągnąć lepsze wyniki finansowe wskazane byłoby połączenie relacji Kraków - Łódź i Łódź - Poznań. Choć odległość Kraków - Poznań będzie w tym przypadku o prawie 80 km większa niż przy jeździe przez Wrocław, to możliwe jest osiągnięcie podobnego czasu podróży, wynoszącego ok. 6 godzin i 15 minut. Dla Łodzi kierunek do Poznania i do Krakowa są jedynymi predystynowanymi dla uruchomienia pociągów kwalifikowanych, tylko tam bowiem istnieją odcinki linii przystosowane do prędkości 160 km/h, dzięki czemu można uzyskać odczuwalnie krótsze czasy przejazdu w stosunku do tradycyjnych pociągów pospiesznych. Powodzenie tego przedsięwzięcia zależy od tego, czy uda się wykonać niezbędne naprawy na linii 16 między Zgierzem i Kutnem tak, aby usunąć coraz liczniejsze ograniczenia prędkości do 30 km/h.

Wrocław

Istnieją 4 pary pociągów bezpośrednich łączących te miasta. Trzy z nich stanowią fragment dłuższych relacji w większości przebiegających przez Warszawę. Oprócz nich jeździ jedna para pociągów relacji Łódź Kaliska - Wrocław Główny. Czasy kursowania rozłożone są dość równomiernie w ciągu dnia, w odstępach 3 do 5 godzin. Analiza czasu

jakim dysponuje podróżny u celu podróży przy jednodniowych wyjazdach zarówno w przypadku Wrocławia jak i Łodzi pokazuje niewielką możliwość wyboru jaką mu w tym zakresie pozostawiono. Wybór czasu pobytu jest tylko w przypadku przyjazdu pierwszym porannym pociągiem. Skorzystanie z drugiego w ciągu dnia połączenia bezpośredniego pozwala na pobyt zaledwie 3,5 godzinny we Wrocławiu i niespełna 3 godzinny w Łodzi, co wydaje się czasem zbyt krótkim dla większości jednodniowych wyjazdów. Mankamentem jest także długi czas przejazdu, sięgający 4 godzin, co czyni jednodniowy wyjazd dość uciążliwym. Z wymienionych przyczyn ofertę ogólnie należy ocenić jako słabą. Konkurencyjność w stosunku do połączenia drogowego kolej zachowuje tylko ze względu na niską jakość równoległych dróg, a co za tym idzie długą i męczącą podróż samochodem.

Proponowane zmiany:

Z powodu nie najlepszego stanu torów nie ma obecnie, ani w najbliższej przyszłości szansy na skrócenia czasu przejazdu między Łodzią i Wrocławiem. Poprawę można więc uzyskać tylko przez lepsze dostosowanie godzin kursowania do potrzeb klientów. Ze względu na stosunkowo niewielką odległość dzielącą oba miasta można oczekiwać, że dominujący udział powinny na tej trasie mieć wyjazdy jednodniowe w dni robocze i ewentualnie dwudniowe weekendowe. Zaproponowano zmiany godzin kursowania obecnych pociągów oraz dodatkowy pociąg relacji Lublin – Wrocław uzupełniający trzygodzinny takt jaki tworzyłyby po zmianie pozostałe pociągi kursujące między Łodzią i Wrocławiem. Proponowany pociąg wytworzy przy okazji wiele nowych bezpośrednich relacji, których obecnie brakuje, takich jak Lublin – Łódź, Radom – Łódź, Lublin/Radom – Kalisz/Ostrów Wlkp. Pociąg taki połączy najkrótszą drogą aglomeracje o łącznej liczbie mieszkańców ok. 2,5 mln. co raczej powinno mu zapewnić dobrą frekwencję.

Aby zapewnić możliwość krótkich, weekendowych wyjazdów w Karkonosze i rejon Kotliny Łódzkiej potrzeba przywrócić nocne połączenie. Jego dodatkową zaletą byłoby zapewnienie możliwości wieczornego powrotu z Warszawy do Łodzi (obecnie ostatni pociąg odjeżdża o 20:20), a także wczesnego dotarcia rano do Warszawy (ważne dla osób odlatujących rano z Okęcia). Problemem jest zdublowanie obecnego nocnego połączenia Warszawy z Wrocławiem przez Częstochowę i związany z tym wzrost kosztów, choć w okresie wakacji i letnich weekendów raczej nie należy obawiać się braku frekwencji na obu trasach.

Śląsk (Katowice, Bielsko Biała)

Istnieją obecnie cztery pary bezpośrednich pociągów pospiesznych łączących Łódź z Katowicami. Dwie pary dzienne relacji Gdynia – Katowice, jedna para nocna relacji Gdynia – Bielsko Biała oraz bezpośrednie wagony Łódź – Bielsko Biała, na odcinku między Łodzią i Częstochową dołączane do pociągu „Reymont” relacji Łódź Fabryczna – Kraków Główny. W obecnym rozkładzie jazdy pogorszyły się warunki ранego dojazdu i popołudniowego powrotu ze śląska. Z powodu dłuższych postojów na niektórych stacjach i konieczności rozłączania/łączenia składów w Częstochowie, co trwa ok. 20 minut, czas jazdy z Łodzi do Bielska wydłużył się o 40 minut na niespełna 300 kilometrowej trasie i obecnie trwa 4 godz. 50 minut. Jeszcze w 2004 roku pociąg „Soła” pokonywał tę samą trasę w 4 godziny 10 minut. Połączenie to stało się mało atrakcyjne dla osób chcących wybrać się z Łodzi na weekend w Beskidy, nie tylko z uwagi na dłuższą podróż, ale też znacznie późniejszą godzinę przyjazdu bo Bielska Białej (11:57). Obecnie istnieje co prawda inny całoroczny pociąg Gdynia – Bielsko, przybywający do celu o godz. 8:47, ale godzina odjazdu z Łodzi (3:33) i czas jazdy (5 g. 15 min.) nie stanowią zachęty do korzystania z tego połączenia.

Dwie pary pociągów relacji Gdynia – Katowice charakteryzują się dobrymi czasami przejazdów, ograniczonymi tylko stanem torów, bez niepotrzebnego wydłużania postojów na stacjach. Czas przejazdu Łódź Kaliska – Katowice wynosi ok. 3. h 20 min. (5 minut dłużej w kierunku odwrotnym z uwagi na pewne ograniczenia prędkości pomiędzy Radomskiem i Piotrkowem Trybunalskim).

Proponowane zmiany:

W pociągach relacji Gdynia – Katowice zaproponowane niewielkie korekty godzin kursowania, głównie z uwagi na zmienioną organizację ruchu na odcinku jednotorowym Zgierz – Kutno. Przy okazji uzyska się kilka dodatkowych skomunikowań, w tym z pociągiem z Bratysławy do Katowic, co może znacząco poprawić popyt.

Nieco większe zmiany zaproponowano dla pociągu nocnego relacji Bielsko Biała – Gdynia. Tu dzięki także niewielkim zmianom udało się uzyskać wiele istotnych skomunikowań.

Najistotniejszą zmianą jest wprowadzenie nowego nocnego pociągu relacji Łeba/Gdynia – Bielsko Białe/Kraków. Pociąg ten stanowi połączenie trzech dotychczasowych pociągów: Łódź – Kraków, Łódź – Bielsko Białe i sezonowego Łódź – Kołobrzeg, z tym, że ten ostatni zamiast do Kołobrzegu zostaje latem skierowany do Łeby. Połączenie wakacyjne Łodzi z Kołobrzegiem i środkowym wybrzeżem byłoby możliwe dzięki przeprowadzeniu pociągu 38502 [83502] relacji Rzeszów – Kołobrzeg przez Łódź, zamiast przez Łowicz. Jedzie on przez Piłę, a nie przez Gdynię, a więc trasą znacznie krótszą i szybszą (niespełna 8 h zamiast 11 h 40 min z Łodzi do Kołobrzegu). Aby w obecnym rozkładzie zminimalizować ilość zmian, proponuje się przejazd przez Łódź od stacji Widzew do Zgierza linią Nr 16, z ominięciem stacji Łódź Kaliska. Taki wariant nie spowoduje wydłużenia czasu jazdy w stosunku do obecnego tzn. przez Łowicz.

Trójmiasto

Łódź z Trójmiastem łączą cztery bezpośrednie pociągi całoroczne i dodatkowo dwa w sezonie wakacyjnym. Ilościowo ta oferta wydaje się wystarczająca. Słabością jest wydłużający się z roku na rok czas podróży, obecnie dochodzący do 6 godzin między Łodzią i Gdańskiem. Proponowane zmiany porządkują ruch na tej linii. Możliwe jest np. wprowadzenie stałych godzin kursowania pociągów jadących z Gdyni do Łodzi i ewentualnie dalej na południe. Godziny kursowania dwóch pociągów relacji Gdynia – Katowice uległy tylko niewielkim zmianom. Pociąg nocny z Gdyni do Bielska Białej ma zoptymalizowany czas przejazdu, dzięki czemu było możliwe skrócenia o ok. godzinę czasu jazdy na całej trasie. Pociąg „Asnyk” relacji Łódź – Gdynia (latem do Helu) – tu także zoptymalizowano przebieg skracając o kilkanaście minut czas jazdy. W kierunku odwrotnym przesunięto do przodu o ok. 1 godzinę czas kursowania, dzięki czemu uzyskano m.in. stałe skomunikowanie w Kutnie z popołudniowym pociągiem z Berlina. Lepsza jest także godzina odjazdu z Trójmiasta dla osób pracujących do 16-tej.

Większa zmiana to wspomniany już wcześniej nowy pociąg Kraków/Bielsko – Gdynia/Łeba, stanowiący połączenie kilku krótszych relacji w jedną. Na odcinku Łódź – Gdynia można co najwyżej rozważyć, czy byłoby to połączenie całoroczne, czy tylko wakacyjno – weekendowe, choć z drugiej strony po wprowadzeniu tego pociągu ta kwestia może dotyczyć obecnego pociągu Gdynia – Bielsko (P 54200 / P 45200).

Olsztyn

Istniejące jedno bezpośrednie połączenie z Łodzią (pociąg relacji Ostrów Wlkp. - Olsztyn) nie pozwala na odbycie jednodniowej podróży, np. w celach służbowych. Godzina przyjazdu do Olsztyna – 14:03 jest zbyt późna. Godzina wyjazdu powrotnego 13:36 zbyt wczesna dla kogoś chcącego jechać do Łodzi po pracy. Można powiedzieć, że przy obecnych godzinach kursowania wspomnianego pociągu, otrzymujemy dwie, jakby oddzielne relacje: Ostrów – Warszawa i Warszawa – Olsztyn. Można przypuszczać, że w relacjach Ostrów – Olsztyn czy Łódź – Olsztyn będzie podróżować niewiele osób. Sytuacja może być nieco lepsza w wakacje, kiedy sporo ludzi udaje się na Mazury. We wcześniejszych rozkładach jazdy połączenie z Olsztynem i dalej do Pisu zapewniał pierwszy poranny pociąg wyjeżdżający z Łodzi w kierunku Warszawy. Przyjazd do Olsztyna po godzinie 10-tej i powrót po 17-tej dawały możliwość wyjazdu 1-dniowego. Połączenie takie było też znacznie korzystniejsze przy dalszych wyjazdach wakacyjnych na Mazury, a i wyjazd tylko weekendowy był wtedy możliwy. Obecną ofertę dla relacji Łódź - Olsztyn należy uznać za znacznie słabszą od tej z poprzednich rozkładów jazdy i w roku 2007 należy wrócić do wcześniejszej koncepcji. Odległość Wrocławia i Ostrowa Wlkp. od Olsztyna jest na tyle duża, że korzystniejsze dla tych miast byłoby połączenie nocne, dlatego w propozycjach na 2007 rok zaproponowano takie rozwiązanie.

Popularne kierunki wyjazdów turystycznych i wakacyjnych

Hel, Władysławowo

W obecnie obowiązującym rozkładzie jazdy jest jedno bezpośrednie, sezonowe połączenie do Helu. Są to wagony dołączane do dziennego pociągu „Asnyk” relacji Łódź Kaliska - Gdynia/Hel. Zaproponowana zmiana, dotycząca godzin kursowania tego pociągu, polega na zoptymalizowaniu jego czasów przejazdu, co pozwoli skrócić czas podróży na i z Helu o ponad 20 minut. Dodatkowo odjazd z Helu w kierunku Łodzi przesunięto z godz. 13:06 na 14:18. Przy wyjazdach wakacyjnych otrzymujemy dzięki temu dodatkową godzinę na przedpołudniowy wypoczynek nad morzem. Inne argumenty za tą zmianą wymieniono

w załączniku. Czas jazdy oraz godziny kursowania pokazują, że wspomniane połączenie służy raczej osobom planującym nieco dłuższy pobyt nad morzem. Aby przedstawić ofertę atrakcyjną przy krótkich wyjazdach, także weekendowych, potrzebne byłoby połączenie nocne, umożliwiające dotarcie do celu rano i wyjazd późnym popołudniem lub wieczorem. Takie kryteria spełnia proponowany nowy pociąg relacji Kraków/Bielsko – Gdynia/Łeba ze skomunikowaniem w Gdyni do Helu lub opcjonalnie prowadzący wagony bezpośrednie relacji Bielsko Białe – Hel.

Łeba

W obecnym rozkładzie brak bezpośredniego połączenia z Łodzi do Łeby. Zaproponowany pociąg relacji Bielsko Białe/Kraków – Gdynia/Łeba, będący połączeniem w jedną dłuższą relację kilku dotychczasowych, krótszych, rozwiąże ten problem. Czas przejazdu z Łodzi - 8 h 20 minut będzie konkurencyjny w stosunku do połączenia autobusowego (9 h). Nie powinno być także obaw o frekwencję, gdyż pociąg obsłuży nie tylko Łódź, jak dotychczas, ale także kilka dużych aglomeracji na południu Polski.

Ustka

Brak bezpośredniego połączenia. Istnieje 1 pociąg kursujący w sezonie letnim, relacji Łódź Kaliska – Kołobrzeg (P 18502 / P 81502) przejeżdżający przez Słupsk, który stanowi punkt przesiadkowy przy dojazdach do/z Ustki. To połączenie jest jednak niezbyt dogodne. Czas na przesiadkę - 1h 25 min, łączny czas podróży 11 godzin. Czas jazdy bezpośrednim autobusem PKS - niespełna 8 godzin. Należy oczekiwać niewielkiego zainteresowania połączeniami kolejowymi w tym kierunku. Powodem wyboru kolei może być co najwyżej brak miejsc w autobusach w żądanym terminie. Między innymi dlatego zaproponowano zmianę relacji omawianego pociągu z Łódź – Kołobrzeg na Bielsko Białe/Kraków – Łeba. Na takiej trasie pociąg będzie miał zdecydowanie lepszą pozycję konkurencyjną w stosunku do autobusu. Istniejące skomunikowanie do Ustki pozostanie (dodatkowa przesiadka w Gdyni). Pomimo 2 przesiadek łączny czas podróży skróci się do 9h 36 min (o 1 h 25 w stosunku do obecnego połączenia kolejowego P 18502 + 77525).

Kołobrzeg, Ustronie Morskie

W sezonie letnim istnieją dwa bezpośrednie połączenia: dzienny pociąg, jadący przez Piłę („Asnyk”) oraz nocny, jadący przez Gdynię i Słupsk. W drugim przypadku z uwagi na przejazd dłuższą trasą czas jazdy jest znacznie dłuższy (blisko 12 godzin), przez co to połączenie Łodzi z Kołobrzegiem wydaje się mało atrakcyjne. Co prawda po drodze pociąg ten jedzie przez Lębork, Słupsk, Koszalin, ale nie są to miasta będące celem podróży nad morze - co najwyżej punkty przesiadkowe. Od Koszalina do Kołobrzegu pociąg jedzie przez Białogard, omijając tym samym Ustronie Morskie, jedyny nadmorski kurort na trasie między Gdynią i Kołobrzegiem.

Jak wcześniej już wspomniano, zaproponowano zmianę trasy pociągu (P18502/P81502) i skierowanie go do Łeby. Bezpośrednie nocne połączenie Łodzi z Kołobrzegiem, o znacznie krótszym czasie przejazdu, można uzyskać zmieniając trasę pociągu relacji Rzeszów – Kołobrzeg (P 38502 / P 83502), tak, aby jechał nie przez Kolaszki, Łowicz, ale przez Łódź Widzew, Zgierz.

Świnoujście

Bezpośrednie połączenie latem zapewnia pociąg relacji Kielce – Świnoujście.

Zaproponowano tylko drobne zmiany minut kursowania z uwagi na zmienioną organizację ruchu na linii Zgierz – Kutno.

Mazury (Giżycko, Mikołajki Pisz)

W obecnym rozkładzie jazdy nie przewidziano żadnego bezpośredniego połączenia Łodzi z miejscowościami położonymi przy dowolnej z trzech mazurskich linii kolejowych łączących Olsztyn i Ełk. Podróż z jedną lub dwoma przesiadkami do Giżycka, Mikołajek czy Pisz zajmuje około 8 do 9 godzin. Wybór połączeń jest niewielki, godziny podróży mało atrakcyjne. Jeszcze w rozkładzie obowiązującym w 2004 roku Łódź miała bezpośrednie połączenie z Piszem, w dobrych godzinach, umożliwiającym krótkie kilkudniowe wypadki. Można przypuszczać, że w tym roku kolej nie przewiezie zbyt wielu pasażerów z Łodzi na Mazury. PKS oferuje bezpośrednie połączenia nieco szybsze i w lepszych godzinach.

Olsztyn jest naturalnym miejscem przesiadkowym przy podróżach koleją do wielu mazurskich miejscowości. Najwięcej dalekobieżnych połączeń można spotkać na najbardziej północnej linii, przebiegającej przez Giżycko. W przypadku bezpośredniego pociągu i przy

aktualnym stanie torów, możliwy czas przejazdu z Łodzi przez Toruń i Olsztyn do Giżycka wyniósłby ok. 7 godzin, a więc byłby konkurencyjny do najszybszych połączeń autobusowych (7h 20 min – nocny autobus Wrocław – Łódź – Giżycko). Jak widać, istnieje więc możliwość zaproponowania atrakcyjnej oferty dojazdu koleją na Mazury.

Dobre czasowo połączenie, choć aż z dwoma przesiadkami można byłoby uzyskać komunikując w Toruniu pociąg P 15112 z pociągiem P 75111 relacji Poznań – Olsztyn, bowiem w Olsztynie mamy szybkie dalsze skomunikowania na trzy trasy wychodzące na wschód, a także w kierunku Elbląga. Czy warto jednak wprowadzić taką zmianę jeszcze w obecnym rozkładzie jazdy? Wymagałoby to analizy przebiegu i korekty czasów przejazdu wielu pociągów skomunikowanych z P 75111. Z uwagi na istnienie aż 2 przesiadek, nie zaproponowano takiej korekty do bieżącego rozkładu, gdyż prawdopodobnie takie połączenie, mimo iż czasowo dość atrakcyjne, nie cieszyłoby się zbyt dużym popytem.

Docelowo sprawę dziennego połączenia z Łodzi w kierunku Mazur można rozwiązać, dołączając do pociągu P 35506 (obecnie sezonowo Zakopane – Gdynia) wagony do Olsztyna (rozłączanie w Toruniu). Otrzymamy wtedy np. całoroczne połączenie Kraków – Bydgoszcz/Olsztyn, a w sezonie Zakopane – Bydgoszcz/Ełk. Dobrze ustawione godziny kursowania pozwolą, wyjeżdżając po północy z Krakowa i ok. 5 rano z Łodzi dotrzeć ok. 10-tej do Olsztyna i ok. południa do Giżycka, Mikołajek czy Pisu. W kierunku przeciwnym moglibyśmy z kolei rozpoczynając powrót z Mazur ok. 16-17-tej, dotrzeć do Łodzi przed północą lub około 4-5 rano do Krakowa. Tak ustawione połączenie może być atrakcyjne nawet przy krótkich, 3-4 dniowych wyjazdach. Krótsze, weekendowe wyjazdy, z uwagi na odległość i czas podróży, będą wymagać połączenia nocnego, przynajmniej w jedną stronę, umożliwiającego możliwie wczesne przybycie do celu i możliwie późne rozpoczęcie podróży powrotnej.

Suwałki, Ełk

Istniejące dzienne połączenie bezpośrednio (Wrocław – Suwałki) będzie użyteczne raczej przy dłuższych, kilkudniowych wyjazdach. W Białymstoku jest dobre skomunikowanie do Ełku, ale brakuje go w kierunku odwrotnym.

W przyszłorocznym rozkładzie należy utworzyć połączenie umożliwiające łodzianom weekendowe wyjazdy do omawianych miejscowości. Może to zapewnić proponowany nocny pociąg do i z Wrocławia/Kłodzka/Jeleniej Góry, omówiony przy okazji połączeń z Wrocławiem.

Jelenia Góra, Szklarska Poręba Kłodzko, Kudowa Zdrój

Istniejące dzienne połączenie Łodzi z Jelenią Górą i Kotliną Kłodzką raczej nie będzie wykorzystywane dla wyjazdów weekendowych. Podróż trwa prawie 8 godzin, przyjazd do celu następuje późnym popołudniem (18). Przy krótkich wyjazdach nie pozostawia to czasu na pobyt na miejscu. Nie ma alternatywnej możliwości odbycia podróży nocą, co było możliwe jeszcze kilka lat temu. Obecnie pociąg „Karkonosze” zapewniający możliwość dotarcia rano do Jeleniej Góry i miejscowości w Kotlinie Kłodzkiej kursuje przez Kuluszki, Częstochowę, Opole, bez możliwości skomunikowania dla łodzian. Przy okazji trzeba nadmienić że na swojej dawnej trasie przez Łódź, Ostrów Wlkp. w jego zasięgu były miasta o sumarycznie prawie 2-krotnie większej populacji niż obecnie.

Proponowane zmiany:

W przyszłorocznym rozkładzie proponuje się następujące rozwiązanie. Wieczorem z Warszawy wyruszają w kierunku Dolnego Śląska dwa składy: pierwszy, ok. 22:30 dotychczasową trasą, tzn. przez Częstochowę i Opole do Jeleniej Góry i Szklarskiej Poręby, drugi, ok. 23:00, przez Łódź, Ostrów do Kłodzka i Kudowy. Ze względu na krótszy, o ok. pół godziny czas jazdy przez Łódź, oba pociągi spotykają się we Wrocławiu ok. godz. 5:30. Dzięki temu mieszkańcy miast położonych za Kuluszkami mogą ewentualnie przesiąść się do drugiego z pociągów. Ponieważ pociągi wjeżdżają na dworzec z przeciwnych kierunków, nie potrzeba żadnemu odwracać kierunku jazdy, ani wykonywać łączenia i rozłączania składów, więc czas postoju może zostać skrócony do niezbędnego minimum, potrzebnego na bezpieczne przesiadanie. Wszystkie miasta pomiędzy Warszawą i Wrocławiem, leżące na trasie obu pociągów dostaną połączenie i do Kudowy i do Jeleniej Góry oraz możliwość wczesnego dotarcia rano do Warszawy lub Wrocławia. Łódź odzyska późno wieczorne połączenie z Warszawy. Można również rozważyć przedłużenie tras pociągów w kierunku Olsztyna i/lub Suwałk, kumulując większe potoki pasażerskie i zwiększając frekwencję zwłaszcza w okresach innych niż ferie lub wakacje.

Bielsko Biala, Beskid Śląski

Bezpośrednie połączenie z Bielskiem zapewniają dwa poranne pociągi: Gdynia – Bielsko i Łódź Fabryczna – Bielsko. Na plus tegorocznego rozkładu można zapisać to, że pociąg z Gdyni kursuje w tym roku także w okresie wakacji letnich. Minusem jest wydłużenie czasu jazdy drugiego pociągu, głównie ze względu na manewry związane z łączeniem i rozłączaniem składów w Częstochowie. Gorsza niż w poprzednim rozkładzie jest godzina kursowania w kierunku do Bielska – przyjazd do stacji docelowej ok. południa wydaje się zbyt późny w przypadku wyjazdów weekendowych (poprzednio poc. „Soła” przyjeżdżał przed godz. 11). Do tego brak dobrego skomunikowania do Żywca, będącego lokalnym węzłem komunikacji autobusowej powodują, że jeśli ktoś chciałby wybrać się na weekend w Beskid Śląski lub Żywiecki – to raczej nie tym pociągiem.

Brakuje bezpośredniego połączenia Łodzi z Wisłą. Jedyne rozsądne z przesiadką w Katowicach umożliwiałoby przyjazd późnym popołudniem. Przy czasie jazdy ponad 6 godzin także nie jest atrakcyjne przy wyjazdach weekendowych.

Zakopane

Obecnie do Zakopanego można dojechać jednym z dwóch bezpośrednich pociągów nocnych, kursujących tylko w czasie ferii zimowych i świątecznych oraz w wakacje. Jeden z nich kursuje także w czasie tzw. długiego weekendu majowego: 28 kwietnia do 3 maja. Są to pociągi pospieszne relacji Poznań – Zakopane oraz Bydgoszcz – Zakopane. Ten ostatni prowadzi także wagony z miejscami do leżenia. Brak jest połączeń w maju, pierwszej połowie czerwca i we wrześniu, choćby tylko w czasie weekendów, pomimo dużego ruchu turystycznego w tym okresie. W kierunku do Zakopanego oba wymienione pociągi jadą w bardzo niewielkim odstępie czasu, co powoduje realnie brak możliwości wyboru godziny przyjazdu do Zakopanego (6:54 lub 7:08)

Proponowane zmiany:

Pociąg z Bydgoszczy do Zakopanego – wcześniejsze o ok. 50 minut godziny kursowania. Pozwoli to dotrzeć do Zakopanego kilka minut po godzinie 6-tej, jednocześnie otrzymamy skomunikowane do Rabki Zdrój. W odwrotnym kierunku tylko drobne, kilkuminiutowe korekty czasu jazdy między Łodzią i Bydgoszczą, głównie ze względu na zmianę organizacji ruchu na odcinku do Kutna. Pociąg poznański - tylko drobne korekty z powodu jak wyżej. Szczegóły proponowanych zmian w załącznikach – także propozycja drobnej zmiany organizacji ruchu na linii Kraków – Zakopane, związana z proponowanymi korektami.

Krynica, Zagórz (Bieszczady)

Istnieje jedno bezpośrednie połączenie sezonowe (ferie zimowe, wiosenne i wakacje). Jest to pociąg relacji Gdynia – Krynica/Zagórz. Godziny kursowania tego pociągu można uznać za dobre. Słabą stroną jest czas jazdy (ponad 9 godzin do Krynicy i prawie 11 do Zagórza), ale wynika to głównie z dużego nadłożenia drogi i słabego stanu torów na wielu odcinkach. Odległość kolejowa z Łodzi do Krynicy to 490 km, drogowa – niespełna 340 km. Istnieje możliwość skrócenia czasu jazdy między Krakowem i Krynica o kilkanaście minut, ale zmiana taka nie miałaby zasadniczego znaczenia. Aby połączenie było konkurencyjne w stosunku do połączeń autobusowych należy rozważyć wprowadzenie specjalnych taryf, nie wynikających z odległości, dla dłuższych podróży, np. z Gdyni, Bydgoszczy, Łodzi poza Tarnów. Należy także rozważyć przedłużenie okresu kursowania tego pociągu co najmniej w weekendy we wrześniu i październiku.

Ruch regionalny – połączenia między sąsiednimi województwami

Płock

Od kilku lat istnieje tylko jedno w ciągu doby bezpośrednie połączenie Płock – Łódź Kaliska (ale nie odwrotnym kierunku). Z Płocka do Łodzi można jeszcze dojechać w rozsądnym czasie czterema innymi pociągami z przesiadką w Kutnie. Z Łodzi do Płocka nie ma ani jednego kolejowego połączenia, nawet z przesiadką (chyba że zaakceptujemy czas oczekiwania w Kutnie rzędu jednej lub półtorej godziny). Nawet przy obecnym słabym stanie infrastruktury czas jazdy bezpośredniego pociągu na tej trasie jest porównywalny z czasem jazdy autobusu, więc potencjał konkurencyjny kolei jest dobry. Brak bezpośrednich pociągów dziwi tym bardziej, że w ciągu doby na tej trasie można znaleźć kilkanaście połączeń autobusowych.

Proponowane zmiany w godzinach kursowania lokalnych pociągów pomiędzy Kutnem i Płockiem idą w kierunku uzyskania jak największej ilości skomunikowań w Kutnie. Ponieważ znaczenie tej linii dla ruchu lokalnego jest niewielkie (jednym nieco większym ośrodkiem miejskim jest Gostynin – ok. 20 tys. mieszkańców), kolej będzie bardziej atrakcyjnym środkiem podróży na dalsze dystanse. Czasy przejazdu części pociągów zmieniono tak, żeby można było utworzyć bezpośrednie połączenia między Łodzią i Płockiem, zachowując przy okazji atrakcyjne skomunikowania w Kutnie w innych kierunkach. Wszystkie propozycje zmian zostały zobrazowane na wykresie ruchu między Kutnem i Płockiem (plik Kutno-Plock.pdf). Niektóre zmiany godzin kursowania przedstawiono w dwóch lub więcej wariantach, dających różne skomunikowania. Wybór najkorzystniejszego wariantu wymaga dodatkowych konsultacji.

Toruń, Włocławek

Aktualnie połączenie bezpośrednie z Łodzią zapewniają tylko pociągi pospieszne. Lokalne pociągi osobowe relacji Łódź – Kutno i Kutno – Toruń nie są w żaden sposób skoordynowane. Uporządkowanie ruchu regionalnego pomiędzy Łodzią i Toruniem, tak aby w Kutnie nie było bariery przy podróżach przez granice województw wymaga współpracy właściwych urzędów marszałkowskich i przewoźnika, dlatego będzie to zadanie związane z przygotowaniem już nowego rozkładu jazdy na 2007 rok.

Skarżysko Kamienna

Połączenie ze Skarżyskiem wymaga dwóch przesiadek w Koluszkach i Tomaszowie Maz. Zaproponowano na nowo zorganizowanie ruchu pomiędzy Łodzią, Tomaszowem i Skarżyskiem. Projekt przedstawiono w formie wykresu ruchu (plik Tomaszow-Skarzysko.pdf). Podobnie jak w przypadku wspomnianym powyżej, ułożenie docelowego rozkładu będzie wymagało współpracy dwóch województw w zakresie organizacji i finansowania.

Linia 131 (magistrala węglowa)

Ruch pasażerski na magistrali węglowej (linia 131 Chorzów - Tczew) tworzą na ogół stosunkowo krótkie połączenia lokalne, często nie skomunikowane ze sobą. Niewielka ilość pociągów na dobę nie pozwala na odbywanie podróży z przesiadkami w dłuższych relacjach. Ze względu na to, że linia ta przebiega głównie przez tereny położone z dala od większych ośrodków miejskich i nie ma możliwości kumulowania potoków pasażerskich, frekwencja w pociągach jest mała. Poza tym brakuje często możliwości dojazdu w najbardziej atrakcyjnych godzinach. Zdarza się także sytuacja, kiedy jest np. połączenie przedpołudniowe w jedną stronę, a brakuje powrotnego po południu.

Obecnie na odcinku centralnym prowadzony jest niewielki ruch pasażerski: 3 pary pociągów osobowych na południe od Zduńskiej Woli i 4 pary na północ. We wszystkich przypadkach Zduńska Wola stanowi punkt początkowy lub końcowy połączenia. Dodatkowo w sezonie wakacyjnym pojawia się nocny pociąg Katowice – Łeba. Zatrzymuje się co prawda na stacji Zduńska Wola Karsznice, ale nie ma żadnego skomunikowania kolejowego w kierunku Kalisza lub Łodzi.

Różnie wygląda sprawa skomunikowania pociągów osobowych jeżdżących magistralą węglową na stacji Zduńska Wola z pociągami jadącymi w kierunku Łodzi i Kalisza. Można np. sprawnie dojechać rano zarówno z Dąbia nad Nerem jak i z Chorzewa Siemkowic do Łodzi, Warszawy, Sieradza, Kalisza, Wrocławia, natomiast popołudniowy powrót jest już problematyczny. Np. wracając z Łodzi do Chorzewa - ostatni pociąg odjeżdża z Łodzi Kaliskiej do Zduńskiej Woli o 14:34, a czas oczekiwania na przesiadkę to 46 minut. Lepiej wygląda powrót w kierunku Dąbia i Inowrocławia. Tu możemy wyruszyć z Łodzi o 15:35 i z Zduńskiej Woli czekamy na przesiadkę tylko 5 minut. Osoby pracujące do 16 już nie znajdą połączenia kolejowego którym mogliby wrócić do domu. Nie ma też ранego połączenia do Łodzi ani popołudniowego powrotu dla mieszkańców miejscowości położonych przy linii 131 na południe od Chorzewa Siemkowic, np. Pajeczna, Działoszyna, Kłobucka. Nieco lepiej przedstawia się sytuacja jeśli podróż odbywa się z Łodzi do którejś z miejscowości leżących wzdłuż „węglówki”, choć tu dużego wyboru nie ma – jest jeden tylko wariant odbycia podróży tam i z powrotem.

Na południe od stacji Chorzew Siemkowice dominujące znaczenie mają związki z Częstochową i aglomeracją Śląską. Dziwi brak bezpośrednich połączeń Wielunia z Częstochową, choć kolej może zaproponować konkurencyjny czas przejazdu w stosunku do autobusu. Wieluń posiada 3 bezpośrednie połączenia z Tarnowskimi Górami oraz jedno z Katowicami. Ze względu na zły stan torów na południe od stacji Herby Nowe czasy przejazdu są dłuższe niż oferują przewoźnicy drogowi.

Proponowane zmiany idą w kierunku przywrócenia możliwości odbywania nieco dłuższych podróży, bądź to przez zapewnienie skomunikowań, bądź przez połączenie dwóch relacji w jedną dłuższą, tam gdzie to możliwe i sensowne. Głównymi węzłami przesiadkowymi dla linii 131 są: Zduńska Wola, gdzie istnieje możliwość skomunikowania do/z Łodzi i Ostrowa Wlkp., Herby Nowe, gdzie odchodzi linia w kierunku Wielunia i Kępna oraz Herby Stare - przystanek na linii z Częstochowy do Opola w pobliżu skrzyżowania z magistralą węglową.

Uzyskano wiele nowych połączeń skomunikowanych nawet na tak długich trasach jak Opole - Toruń, Sieradz - Kielce, Opole - Kielce, Łódź - Opole.

Generalnie należy zaprojektować cały rozkład na opisywanym obszarze od nowa. Powinno to być poprzedzone badaniami popytu, gdyż w niektórych porach dnia może być on niewielki.

Uproszczony rozkład jazdy pociągów na tej linii i liniach wychodzących ze wspomnianych węzłów przedstawiono w załączniku Weglowka.xls. Można tam prześledzić obecne oraz proponowane możliwości podróżowania.

Zmiany wymagają zwiększenia pracy przewozowej, ale w zamian powstają nowe połączenia, których dotychczas nie było. Rekompensatą powinno być zwiększenie wpływów z biletów. Można także rozważyć wycofanie niektórych pociągów kursujących w godzinach południowych na liniach gdzie kolej zdecydowanie przegrywa z transportem drogowym.

Ruch regionalny lokalny, wewnątrz województwa

Skierniewice

Tradycyjnie kierunek ten cieszy się największym zainteresowaniem klientów, pomimo, że wielkość populacji zamieszkałej wzdłuż tej trasy nie jest duża. Przyczyna leży raczej w tym, że zawsze na tej trasie pociągi jeździły dość często, zapewniając dowóz do Łodzi w najbardziej oczekiwanych godzinach porannego szczytu przewozowego. Niemniej ważne wydaje się to, że linia kończy się na dworcu Fabrycznym, który z racji swojego położenia w centrum Łodzi jest lepszym punktem docelowym, niż dworzec Kaliski. Już to daje tej linii znaczną przewagę w stosunku do linii do Kutna czy Sieradza. Chociaż ilość mieszkańców w miejscowościach położonych przy tych liniach jest większa, niż przy linii w kierunku Skierniewic, to podróżnych jest tam mniej.

Sieradz

W ostatnich latach na skutek pogorszenia się stanu torów między Pabianicami i Zduńską Wolą czas przejazdu pociągu osobowego pomiędzy Łodzią Kaliską i Sieradzem wydłużył się do 1h 10', przez co pociąg stracił nieco swoją przewagę nad transportem drogowym. Przewaga tego drugiego wynika dodatkowo z faktu, że dowozi on pasażerów do centrum Łodzi. W obecnym rozkładzie nie zaproponowano konkretnych zmian. Przy układaniu nowego rozkładu powinno się dążyć do wprowadzenia cyklicznego kursowania pociągów oraz tam gdzie to możliwe, przedłużenia relacji w kierunku północnym, co najmniej do Zgierza, aby ułatwić dojazd do północnych dzielnic Łodzi.

Kutno

W związku z propozycjami dotyczącymi zmian minut kursowania pociągów dalekobieżnych jadących przez Łódź w kierunku N-S, oraz bardzo ograniczoną przepustowością spowodowaną złym stanem torów oraz istnieniem tylko pojedynczego toru między Zgierzem i Kutnem, zaproponowano całkiem nową organizację ruchu pociągów w tej relacji. Szczegóły zawiera wykres ruchu (plik Lodz-Kutno_IPT.pdf) oraz plik zawierający rozkład jazdy pociągów osobowych między Łodzią i Kutnem (plik Osobowe_Lodz-Kutno.xls). Aby móc bardziej elastycznie kształtować rozkład jazdy potrzebna jest gruntowna modernizacja tej linii wraz z budową drugiego toru, przynajmniej na części trasy. Obecnie zaproponowane zmiany dodają wiele nowych skomunikowań w Kutnie, zwłaszcza zwiększy się możliwość podróżowania koleją między Płockiem i Łodzią.

Łowicz

Do czasu wykonania naprawy głównej na linii Zgierz - Łowicz prowadzenie tam ruchu pasażerskiego nie ma sensu (prędkość dopuszczalna 30 km/h). Można rozważyć zachowanie jednej pary pociągów, aby linia nie została rozebrana przez złomiarzy.

Tomaszów Mazowiecki

Niemal całkowity brak bezpośrednich pociągów Tomaszów – Łódź jest jedną z największych zagadek kolejowych centralnej Polski. Miasto 70-tysięczne, położone 50 km od Łodzi, gdzie odległość kolejowa jest mniejsza o kilka km od drogowej a stan torów jak na polskie warunki przyzwoity (100 km/h z nielicznymi ograniczeniami), gdzie codziennie kursuje ok. 50 autobusów PKS nie stanowi dla kolei źródła potencjalnych klientów?

Zaproponowane zmiany przywracają te połączenia zapewniając dodatkowo skomunikowania w kierunku Opoczna i Skarżyska Kamiennej. Szczegóły zawiera wykres ruchu (plik Tomaszow-Skarzysko.pdf).

Piotrków Trybunalski

W relacji Łódź – Piotrków kolej przegrywa z transportem drogowym ze względu na dłuższą o ok. 25 km odległość kolejową od drogowej, a co za tym idzie dłuższy na ogół czas przejazdu. Przy tworzeniu nowego rozkładu jazdy należy wprowadzić kilka par szybkich połączeń bezpośrednich Łodzi Fabrycznej z Piotrkowem/Radomskiem z pominięciem Koluszek. W tym przypadku, mimo większej odległości czas podróży stanie się konkurencyjny do czasu jazdy autobusu lub busa.

Konkluzja

Obecna oferta połączeń kolejowych Łodzi z innymi miastami prezentuje się słabo. Składa się na to kilka przyczyn. Niektóre mają charakter trwały, tzn. nie da się ich usunąć w krótkim czasie i niewielkim nakładem kosztów. Chodzi głównie o historycznie wykształcony przebieg linii kolejowych w regionie oraz ich stan techniczny. Ale wiele jest przyczyn natury organizacyjnej, przede wszystkim kształt obecnego rozkładu jazdy oraz sposób finansowania transportu kolejowego wynikający z obowiązującego prawa.

Położenie Łodzi z dala od głównych linii magistralnych ogranicza możliwość zwiększania ilości bezpośrednich połączeń poprzez wykorzystanie relacji przelotowych, gdyż wiązałoby się to z wydłużeniem drogi i czasów przejazdu. Zły stan torów wychodzących z Łódzkiego węzła oraz ich przebieg sprawiają, że kolej na większości kierunków nie jest w stanie zaoferować połączeń o konkurencyjnym w stosunku do transportu drogowego czasie podróży. To ogranicza liczbę potencjalnych klientów, a zbyt małe wpływy z biletów to brak środków na finansowanie większej liczby połączeń. Czy jednak nawet ten istniejący obecnie, słaby potencjał kolei jest w pełni wykorzystany i nie ma już żadnych rezerw oraz możliwości pozyskania dodatkowych pasażerów?

Analiza istniejących połączeń na wybranych kierunkach pokazuje, że często godziny kursowania nielicznych w ciągu doby pociągów nie są dogodne dla wielu potencjalnych grup klientów. Podstawowe mankamenty przy połączeniach z innymi dużymi i nie tak odległymi aglomeracjami to brak możliwości odbywania jednodniowych podróży, bądź to z powodu braku połączeń to umożliwiających (Szczecin, Olsztyn), bądź z powodu tak ustawionych godzin kursowania, gdzie jednodniowy wyjazd jest co prawda możliwy, ale okres pobytu u celu podróży jest dla większości osób nieodpowiedni (Poznań, Wrocław, Kraków). Często spotykanym mankamentem obecnego rozkładu jest to, że istnieje całkiem dobre połączenia w jedną stronę, przy braku sensownego połączenia powrotnego. Inny częsty przypadek – ostatni bezpośrednie połączenie z godziną odjazdu wcześniejszą niż większość osób kończy pracę czy naukę (Łódź – Poznań).

Do wielu dużych, czasem nawet wojewódzkich miast w ogóle brakuje bezpośrednich połączeń (Lublin, Radom, Rzeszów, Płock, Opole), chociaż możliwy do uzyskania czas przejazdu mógłby być porównywalny do czasu jazdy samochodem. Liczna rzesza łódzkich studentów mieszkających na stałe w innych miejscowościach ma bardzo ograniczone możliwości powrotu na weekend do domu i ponownego przyjazdu w poniedziałek rano, tak, aby jeszcze zdążyć na zajęcia. Kolej także nie dostrzega w naszym regionie tej grupy klientów, która chciałaby spędzić weekend w jednej z popularnych miejscowości turystycznych. Jeśli nawet są tam połączenia, to godziny podróży ustawiono tak, że nie opłaca się jechać pociągiem, gdyż zbyt mało czasu pozostaje na miejscu (Jelenia Góra, Kudowa, Gdynia, Hel, Zagórz). Nawet gdy do niektórych popularnych kurortów można dojechać pociągiem w rozsądnych godzinach (Zakopane, Krynica), to co najwyżej latem, choć sezon trwa tam znacznie dłużej. Całe połącie kraju mogące być celem weekendowych czy nieco dłuższych, kilkudniowych wyjazdów turystycznych w ogóle nie są dla łódzian dostępne kolejną, bowiem nie tylko brakuje bezpośrednich połączeń, ale nawet takich

z przesiadką o rozsądnym czasie jazdy (Mazury, Pojezierze Pomorskie, Kaszuby, Bory Tucholskie na północy, czy Góry Świętokrzyskie, Beskid Żywiecki na południu). Kto bowiem mając ograniczoną ilość wolnego czasu i chcąc go spędzić w ciekawym miejscu poświęci kilkanaście godzin do dojazd w jedną stronę?

To wszystko razem powoduje, że w kolejnych latach ogranicza się ilość połączeń, bo rzekomo łodzianie nie chcą jeździć pociągami. Gdyby te pociągi jeździły w innych godzinach to pewnie chętniej by z nich korzystali, ale najpierw trzeba pomyśleć kto i po co może chcieć jechać w danym kierunku. Np. jacy klienci podróżują pomiędzy Łodzią a Krakowem w zwykły listopadowy dzień pracy, a jacy w czerwcową sobotę czy niedzielę. Dla obu grup ten sam, jedyny w ciągu dnia pociąg – dla żadnej w takich godzinach, które by mogli uznać na najbardziej dla siebie odpowiednie.

Nie lepiej wygląda sprawa lokalnych połączeń wewnątrz województwa i w jego bliskim sąsiedztwie. Z bliżej nieokreślonych powodów brak jest połączeń całkiem dużych ośrodków miejskich z Łodzią lub są nieliczne, nie tworzące spójnej oferty. Można tu wymienić choćby Tomaszów Mazowiecki, Piotrków Tryb., Opoczno, Skarżysko Kamienną, Płock, Włocławek. Jest to tym bardziej dziwne, że wymienione miasta posiadają dużą ilość bezpośrednich połączeń autobusowych do i z Łodzi, co pokazuje, że jest popyt na takie podróże. Zresztą jest to zrozumiałe, choćby z tego powodu, że Łódź stanowi tu najbliższą dużą aglomerację skupiającą wyższe uczelnie i obiekty kulturalne, a dla miast z województwa stanowi także stolicę administracyjną regionu.

ZAŁĄCZNIKI:

1. Pociągi relacji Katowice/Kraków-Częstochowa-Łódź-Bydgoszcz-Gdynia [Katowice-Gdynia.xls]
2. Pociągi relacji Kraków-Łódź-Poznań [Krakow-Poznan.xls]
3. Pociągi relacji Warszawa-Łódź-Wrocław w 2007 roku [W-wa-Wroclaw_2007.xls]
4. Pociągi regionalne osobowe na linii Łódź Kaliska - Kutno [Osobowe_Lodz-Kutno.xls]
5. Pociągi na magistrali węglowej wraz ze skomunikowaniami [Weglowka.xls]
6. Łódź-Kutno: wykres ruchu wg RJ 2006 [Lodz-Kutno_PKP.pdf]
7. Łódź-Kutno: wykres ruchu - projekt IPT [Lodz-Kutno_IPT.pdf]
8. Kutno-Płock: wykres ruchu - projekt IPT [Kutno-Plock.pdf]
9. Łódź-Tomaszów-Skarżysko: wykres ruchu - projekt IPT [Tomaszow-Skarzysko.pdf]
10. Gdynia-Hel: wykres ruchu wg RJ 2006 (lato) [Gdynia-Hel_RJ-2006-lato.pdf]
11. Gdynia-Hel: wykres ruchu - projekt IPT (lato) [Gdynia-Hel_projekt-IPT.pdf]
12. Krakow-Zakopane: wykres ruchu (fragment) - projekt IPT [Krakow-Zakopane.pdf]
13. Zestawienie pociągów międzynarodowych kursujących przez przejścia graniczne w Zebrzydowicach, Zwardoniu i Muszynie. [Miedzynarodowe.txt]

KONTAKT:

Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu

ipt_lodz@toya.net.pl