

ELŻBIETA NOWAK

mgr, Łódzka Kolej Aglomeracyjna
Sp. z o.o., Łódź, al. Piłsudskiego 12,
e-mail: elzbieta.nowak@lka.lodzkie.pl

DOMINIK WITKOWSKI

mgr, Łódzka Kolej Aglomeracyjna
Sp. z o.o., Łódź, al. Piłsudskiego 12,
e-mail: dominik.witkowski@lka.lodzkie.pl

PIOTR BARTCZAK

lic., Łódzka Kolej Aglomeracyjna
Sp. z o.o., Łódź, al. Piłsudskiego 12,
e-mail: piotr.bartczak@lka.lodzkie.pl

DAMIAN DRATWA

lic., Łódzka Kolej Aglomeracyjna
Sp. z o.o., Łódź, al. Piłsudskiego 12,
e-mail: damian.dratwa@lka.lodzkie.pl

WYKORZYSTANIE KOLEI W AGLOMERACJI ŁÓDZKIEJ¹

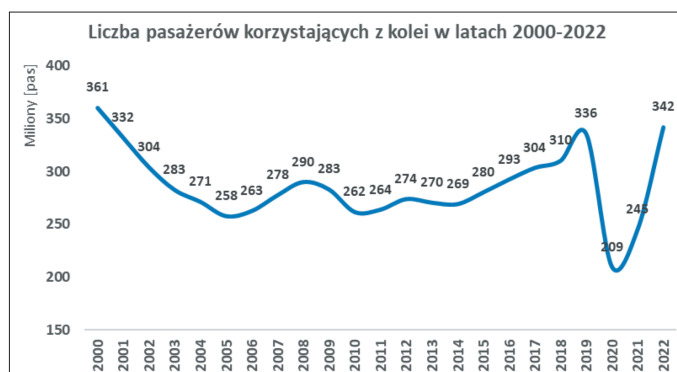
Streszczenie: Powstanie w roku 2010 Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej Sp. z o.o. (dalej: ŁKA) zbiegło się w czasie z postępującym spadkiem liczby przewożonych przez kolej pasażerów, degradacją infrastruktury, a co za tym idzie marginalizacją kolei w województwie łódzkim. Rozpoczęcie przez ŁKA działalności przewozowej w roku 2014, modernizacje i remonty prowadzone na sieci kolejowej województwa łódzkiego, a także oddanie do użytku nowych stacji/przystanków, pozwoliło odwrócić te wymienione powyżej niekorzystne trendy. Dzięki wymienionym zmianom liczba pasażerów (zarówno w całym województwie, jak i jego stolicy) zaczęła sukcesywnie, z roku na rok, rosnąć. Kluczowym wydarzeniem, przyspieszającym przyrost liczby podróżnych, było wprowadzenie w kwietniu 2017 roku wzajemnego honorowania biletów pomiędzy Miastem Łódź i ŁKA, do którego w kolejnych latach przyłączyły się samorzady sąsiadujące z Łodzią. Działalność przewozowa ŁKA i inicjatywy jej towarzyszące uzyskują wysokie oceny wystawiane przez pasażerów w cyklicznie prowadzonych przez przewoźnika badaniach ankietowych. W celu dalszej poprawy jakości usług ŁKA w dalszym ciągu angażuje się w przedsięwzięcia mające na celu rozwój multimodalnego transportu publicznego w aglomeracji łódzkiej. **Słowa kluczowe:** transport kolejowy, kolej aglomeracyjna, komunikacja miejska.

Wprowadzenie

W 2010 roku powstała, a w 2014 roku rozpoczęła działalność przewozową Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. (dalej: ŁKA). Jej powołanie miało na celu zapewnienie efektywnej organizacji i funkcjonowania pasażerskiego transportu kolejowego w regionie łódzkim. Poniższa analiza ma na celu zobrazowanie, jak bardzo, podjęta wówczas decyzja, zmieniała kolejowe przewozy pasażerskie w aglomeracji łódzkiej.

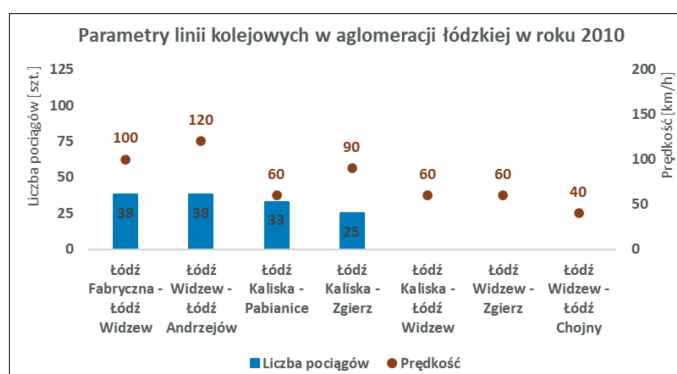
Charakterystyka działania ŁKA

Rok 2010 był kolejnym rokiem, w którym rynek transportu kolejowego odnotowywał spadek liczby przewożonych pasażerów (rys.1). Pomimo dynamiki wzrostowej w krajach UE, w Polsce wskaźnik ten w dalszym ciągu spadał. W 2010 roku, w porównaniu z rokiem 2000, przewozy pasażerskie zmniejszyły się o ponad 25%. Spadek przewozów pasażerskich w Polsce był jednym z największych w Unii Europejskiej. Większy zanotowały jedynie Rumunia i Węgry. Zmniejszenie liczby przewożonych pasażerów oraz zminimalizowanie znaczenia transportu publicznego było konsekwencją dynamicznego rozwoju indywidualnego transportu samochodowego



Rys. 1. Liczba pasażerów korzystających z kolei w latach 2000–2022

Źródło: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie>



Rys. 2. Parametry linii kolejowych w aglomeracji łódzkiej w roku 2010

Źródło: opracowanie własne

Podobna sytuacja miała miejsce również na terenie województwa łódzkiego. Postępująca degradacja infrastruktury kolejowej, niskie prędkości handlowe, wyeksploatowany tabor oraz oferta przewozowa szczątkowo zaspakajająca potrzeby przewozowe przyczyniły się do marginalizacji transportu kolejowego w województwie (rys. 2).

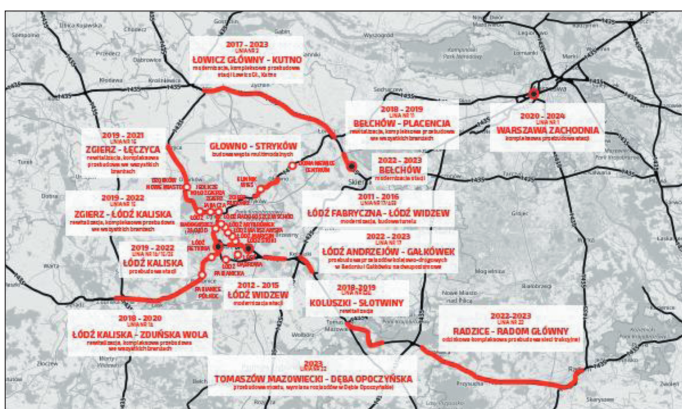
ŁKA działalność przewozową rozpoczęła w 2014 roku, uruchamiając przewozy na linii komunikacyjnej Łódź – Sieradz, następnie Łódź–Łowicz, Łódź–Kutno i Łódź–mieścieKoluszkki. Nowym elementem oferty było wydłużenie relacji ze stacji Łowicz Gł. i Kutno do stacji Łódź Widzew przez stację Łódź Chojny. Wydłużenie spowodowane było względami eksploatacyjnymi (na stacji Łódź Widzew zlokalizowane zostało zaplecze techniczne spółki), niemniej takie rozwiązanie było początkiem generowania przewozów aglomeracyjnych. Kolejnym krokiem wpisującym przewoźnika

¹ ©Transport Miejski i Regionalny, 2023. Wkład autorów w publikację: E. Nowak 40%, D. Witkowski 40%, P. Bartczak 10%, D. Dratwa 10%.

w tkankę miejską było uruchomienie przewozów na linii Łódź Widzew–Zgierz przez Łódź Marysin. Wszystkie połączenia realizowane były nowoczesnym taborem serii L4268 Flirt. Oprócz komfortu tabor wyróżniał się bardzo dobrą charakterystyką trakcyjną, co miało bezpośredni wpływ na atrakcyjne czasy przejazdu.

W latach 2015–2016 ŁKA dogęszczała liczbę pociągów na liniach już obsługiwanych i rozwinęła sieć połączeń o nowy kierunek, międzywojewódzki, Łódź–Warszawa. Czas przejazdu w tej relacji był bezkonkurencyjny względem czasów oferowanych przez innych przewoźników i wynosił 57,5 min.

Podkreślenia wymaga fakt, że rozwój siatki połączeń odbywał się przy jednoczesnej modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych, na których przewozy realizowane były przez ŁKA (rys. 3).

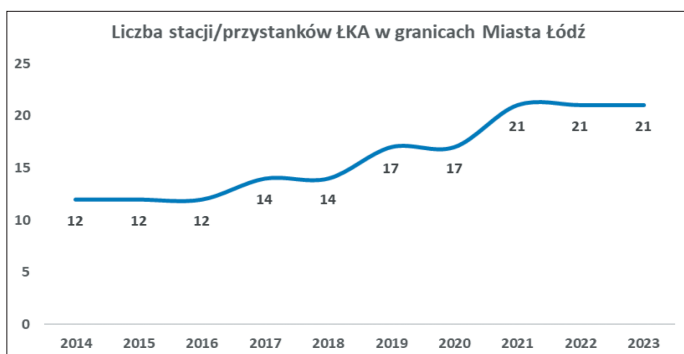


Rys. 3. Modernizacje i remonty infrastruktury prowadzone w latach 2014–2023 na liniach obsługiwanych przez ŁKA sp. z o.o.
Źródło: opracowanie własne

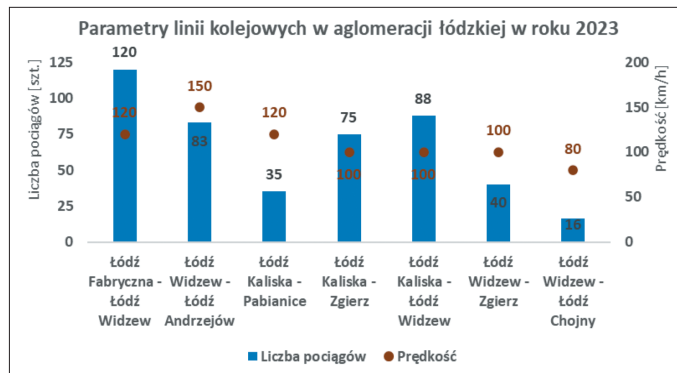
Wszystkie prowadzone prace torowe miały znaczący wpływ na ograniczenie przepustowości linii kolejowych, ale największe trudności z przeprowadzeniem oczekiwanej przez podróżnych liczby połączeń wystąpiły podczas przebudowy stacji Zgierz i odcinka linii nr 15 Zgierz – Łódź Kaliska.

W latach 2016–2023 na terenie miasta powstało 9 nowych przystanków kolejowych. Przystanki zlokalizowane są w dużych osiedlach mieszkaniowych lub w bezpośredniej bliskości zakładów pracy i ośrodków akademickich (zob. rys. 4). Z nowo powstałych przystanków największą wymianę notują: Łódź Dąbrowa, Łódź Pabianicka, Łódź Rekinia.

Pierwsze relacje o charakterze aglomeracyjnym: Łódź Widzew–Zgierz i Łódź Fabryczna–Łódź Widzew pojawiły



Rys. 4. Liczba stacji/przystanków ŁKA w granicach miasta Łodzi
Źródło: opracowanie własne

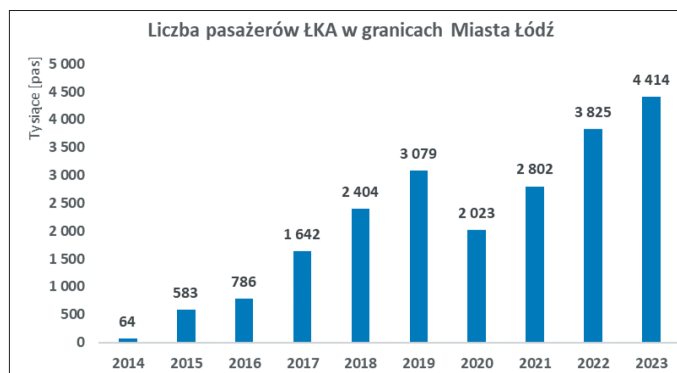


Rys. 5. Parametry linii kolejowych w aglomeracji łódzkiej w roku 2023
Źródło: opracowanie własne

się w rozkładzie 2016/2017. Początkowo zainteresowanie takimi przejazdami było umiarkowane. Z czasem podróżni zaczęli doceniać krótkie czasy przejazdu pociągiem, sukcesywnie zwiększając siatkę połączeń oraz liczbę przystanków kolejowych (rys.5).

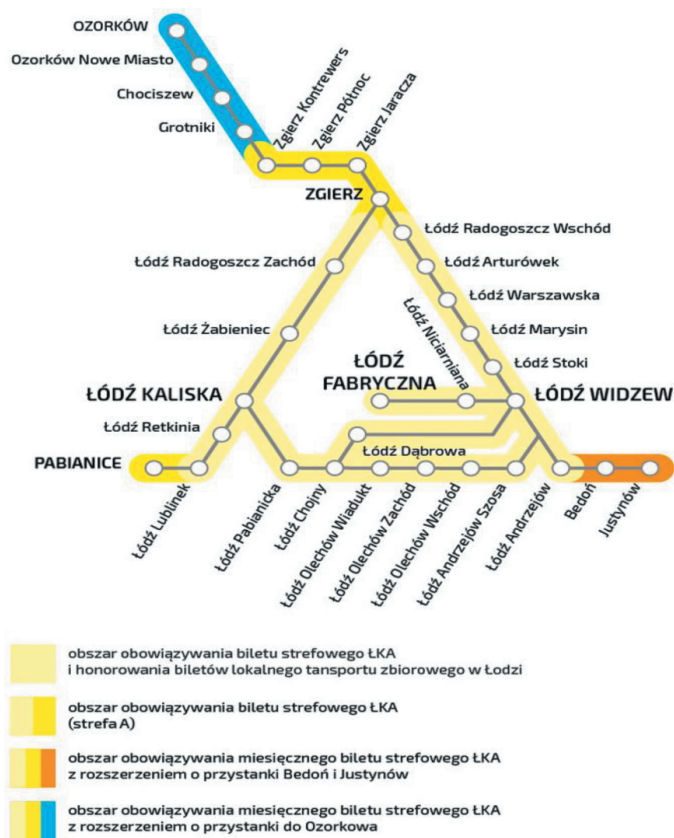
Przewozy pasażerskie na terenie działania ŁKA

Największym generatorem potoków aglomeracyjnych było wprowadzenie w kwietniu 2017 roku wzajemnego honorowania biletów pomiędzy Miastem Łódź i ŁKA (rys. 6).



Rys. 6. Liczba pasażerów ŁKA w granicach miasta Łodzi
Źródło: opracowanie własne

Zakres współpracy z miastem Łódź dotyczył honorowania biletów (MPK Łódź) w pociągach kategorii ŁKA oraz ŁKA Sprinter, na obszarze ograniczonym stacjami/przystankami: Łódź Lublinek, Łódź Radogoszcz Zachód, Łódź Radogoszcz Wschód, Łódź Arturówek, Łódź Andrzejów oraz honorowania biletów strefowych ŁKA we wszystkich pojazdach lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi na obszarze administracyjnym miasta Łodzi. Wprowadzając wzajemne honorowanie biletów w 2017 roku, zarówno miasto Łódź, jak i ŁKA ujednoliciły ceny biletów strefowych jednorazowych i okresowych. Takie rozwiązanie nie wymagało od pasażera poszukiwania najatrakcyjniejszej dla siebie oferty, zwiększało dostępność biletów i było transparentne dla stron umowy. Dostrzegając atrakcyjność wprowadzonych rozwiązań, z czasem, we wzajemnym honorowaniu zaczęły uczestniczyć samorządy sąsiadujące z miastem Łodzią, tj. Gmina Andrespol, Miasto Ozorków. Obecnie trwają rozmowy z Miastem Zgierz (zob. rys. 7).

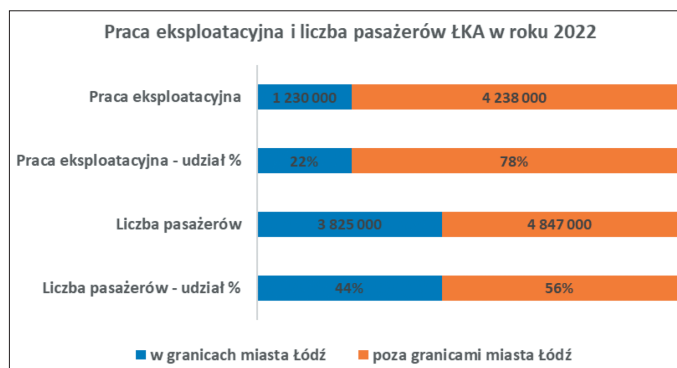


Rys. 7. Obszar wzajemnego honorowania biletów
Źródło: opracowanie własne

Po 5 latach wzajemnego honorowania biletów należy projekt ten uznać za jeden z kluczowych czynników wzrostu popularności kolei w aglomeracji łódzkiej. Pociągi ŁKA stały się w tym czasie stałym elementem systemu transportu miejskiego w Łodzi – i jest to przekonanie zarówno samych pasażerów, jak i podmiotów odpowiedzialnych za organizację transportu publicznego w mieście i gminach ościennych. Miernikiem sukcesu wzajemnego honorowania jest przede wszystkim liczba pasażerów z niego korzystająca. W pierwszym pełnym roku jego obowiązywania (2018) podróż pociągiem ŁKA na podstawie biletu miejskiego odbyło około 1,2 mln pasażerów – w roku 2023 szacuje się, że ta wartość przekroczy 2,6 mln osób. Podobny trend można zaobserwować w sprzedaży kolejowych biletów strefowych (honorowanych w miejskich autobusach i tramwajach). Pomiedzy rokiem 2017 a 2023 sprzedaż tego typu biletów jednorazowych podwoiła się (z niemal 400 tysięcy do ponad 800 tysięcy), a okresowych uległa 6-krotnemu zwiększeniu (z około 4 tys. do około 24 tys.).

Jak ważnym elementem oferty przewozowej są pociągi obsługujące potok podróżnych w mieście niech świadczy fakt, że w granicach miasta Łodzi ŁKA wykonuje tylko nieco ponad 1/5 całej pracy eksploatacyjnej (miasto + reszta województwa) – co generuje prawie połowę wszystkich przewiezionych pasażerów (rys. 8).

Wzrost popularności podróży koleją w aglomeracji łódzkiej i całym województwie jest przede wszystkim skutkiem dwóch powiązanych ze sobą procesów – zarówno zakrojonej na szeroką skalę modernizacji infrastruktury (linie, stacje/przystanki, dworce), jak i wzorcowo prowadzonej przez



Rys. 8. Praca eksploatacyjna i liczba pasażerów ŁKA w roku 2022
Źródło: opracowanie własne

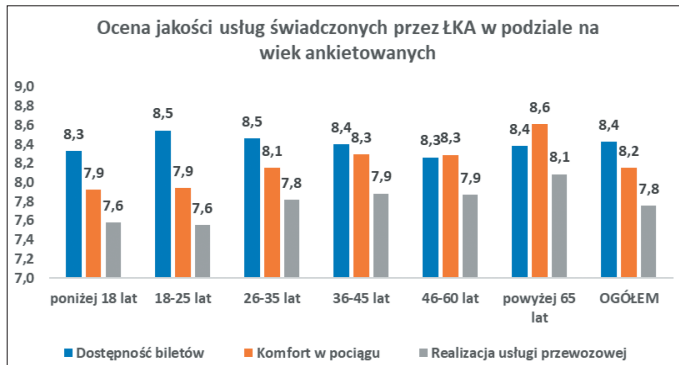
Województwo Łódzkie i ŁKA działalności przewozowej (zakup tylko nowego taboru, ciągle rozwijanie i dopasowywanie do potrzeb podróżnych oferty przewozowej, proaktywne działanie na rzecz integracji rozkładowej oraz taryfowej różnych środków transportu i wdrażanie projektów z zakresu multimodalności transportu zbiorowego. Rezultatem zarysowanego powyżej podejścia ŁKA do kształtowania oferty przewozowej jest rosnący od roku 2014 wskaźnik wykorzystania kolei w województwie łódzkim (rys. 9). W roku 2014 wynosił on 3,55, a w 2022 – 6,84, co oznacza jego niemal dwukrotny wzrost (+93%) i tym samym miejsce w grupie czterech województw z największą dynamiką przyrostu wskaźnika w analizowanym przedziale czasu (obok dolnośląskiego, małopolskiego i podkarpackiego).

Przy okazji analizy wskaźnika wykorzystania kolei warto zwrócić uwagę na jego gwałtowny spadek w latach 2020–2021 związany z pandemią COVID-19 i szybkie odbicie w roku 2022. Podkreślenia wymaga fakt, że ŁKA osiągnęła największą dynamikę zmiany liczby pasażerów w roku 2022 wobec 2019 roku (44,4%), znacząco wyprzedzając PKP Intercity (20,7%) oraz innych przewoźników samorządowych (przyrosty poniżej 20%).

Realizowane przez ŁKA przewozy uzyskują wysokie oceny wystawiane przez pasażerów w cyklicznie prowadzonych badaniach jakości świadczonych usług/badaniach satysfakcji klienta. Działania ŁKA są wysoko oceniane we wszystkich grupach pasażerów (uwzględniających kryteria płci, wieku czy statusu zawodowego). Niemniej jednak widoczne są różnice, których właściwa interpretacja pozwala na lepsze



Rys. 9. Wskaźnik wykorzystania kolei w Polsce i w województwie łódzkim
Źródło: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie>



Rys. 10. Ocena jakości usług świadczonych przez ŁKA w podziale na wiek ankietowanych
Źródło: opracowanie własne

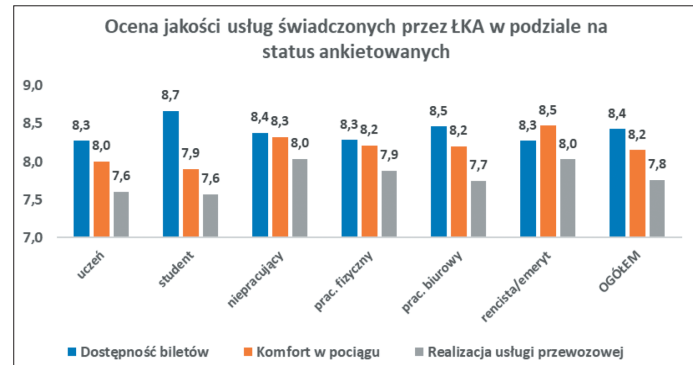
dostosowanie oferty do poszczególnych grup podróżnych. Przykładowo młodsze osoby (studenci) wyżej oceniają dostępność biletów (ze względu na łatwiejsze użytkowanie kanałów internetowych/aplikacji mobilnych) niż osoby starsze (renciści/emeryci). Odwrotna sytuacja ma miejsce w przypadku oceny komfortu podróży pociągiem – tu ocena rośnie wraz z wiekiem pasażera (rys. 10 i 11).

Rozwój transportu publicznego w aglomeracji łódzkiej

ŁKA zamierza aktywnie uczestniczyć w rozwoju transportu publicznego w aglomeracji łódzkiej. Przykładem tego jest udział Spółki jako podmiotu stowarzyszonego PKP SA we Wspólnym Europejskim Przedsięwzięciu Kolejowym (ang. Europe's Rail Joint Undertaking) realizowanym przez Komisję Europejską w ramach programu „Horyzont Europa” – program ramowy Unii Europejskiej w zakresie badań naukowych i innowacji (2021–2027). W ramach tego przedsięwzięcia ŁKA jest zaangażowana w realizację projektu FA1 – MOTIONAL – *Network management planning and control & Mobility Management in a multimodal environment and Digital Enablers* (Planowanie i kontrola zarządzania siecią oraz zarządzanie mobilnością w środowisku multimodalnym).

Zadania realizowane przez ŁKA w ramach projektu MOTIONAL:

- opracowanie założeń służących zwiększeniu stopnia integralności środków transportu kolejowego (dalekobieżnego i regionalnego) oraz transportu miejskiego, ograniczenie występujących uciążliwości i skrócenia czasu przesiadania się – w tym: analiza stopnia integracji rozkładów jazdy transportu kolejowego i transportu miejskiego w węźle przesiadkowym, analiza stopnia integracji taryfowej transportu kolejowego i transportu miejskiego w węźle przesiadkowym;
- wykorzystanie danych o ruchu pasażerów do poprawy dostępności różnych środków transportu w celu poprawy wygody i warunków przesiadania się w multimodalnym węźle przesiadkowym, pomiędzy koleją a środkami transportu miejskiego – w tym: przygotowanie zbiorów/baz danych na potrzeby analizy i inżynierii danych obejmujących dane z systemów zliczania pasażerów, dane z systemów sprzedaży, dane z badań marketingowych oraz dane z ogólnodostępnych baz danych.



Rys. 11. Ocena jakości usług świadczonych przez ŁKA w podziale na status ankietowanych
Źródło: opracowanie własne

Budowa optymalnie zorganizowanych węzłów przesiadkowych w aglomeracji łódzkiej jest istotna również w kontekście powstającego tunelu średnicowego łączącego dworzec Łódź Fabryczna z dworcami Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec. Z jednej strony pozwoli to na uruchamianie długich relacji wschód-zachód i północ-południe krzyżujących się na stacjach/przystankach położonych w tunelu i dworcu Łódź Fabryczna, a z drugiej wszystkie pociągi jadące przez wymieniony tunel (w niewielkich odstępach czasowych) będą pełniły funkcję podobną do metra miejskiego.

Podsumowanie

Przeprowadzona analiza pokazuje, że synergia takich czynników jak:

- uruchamianie nowych połączeń, dogęszczanie połączeń na istniejących liniach, stałe dostosowywanie oferty przewozowej do oczekiwań podróżnych,
- modernizacja infrastruktury kolejowej (podnoszenie parametrów linii kolejowych, budowa nowych stacji/przystanków, remont dworców),
- działania na rzecz integracji środków transportu publicznego (wprowadzenie wzajemnego honorowania biletów pomiędzy Miastem Łódź i ŁKA),

dała efekty w postaci odwrócenia trendów spadkowych w przewozach kolejowych na terenie województwa łódzkiego (wzrost liczby przewożonych pasażerów, wzrost wskaźnika wykorzystania kolei w regionie). O jakości wykonanej przez Województwo Łódzkie i ŁKA pracy na rzecz rozwoju kolei aglomeracyjnej świadczą wyniki badań satysfakcji prowadzone wśród podróżnych oraz to, jak szybko pasażerowie ŁKA wrócili do korzystania z usług przewoźnika po pandemii COVID-19.

Literatura

1. *Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w Polsce w 2010 roku*, UTK, Warszawa 2011.
2. *Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce*, UTK, Warszawa 2017.
3. *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*, UTK, Warszawa 2019.
4. *Kolej w 2022 roku na tle czterech ostatnich lat w transporcie pasażerskim i towarowym*, UTK, Warszawa 2023.
5. <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie>
6. *Dane własne ŁKA Sp. z o.o. (dane statystyczne dot. wielkości przewozowych, wyniki badań ankietowych)*.