



CENTRUM
ZRÓWNOWAŻONEGO
TRANSPORTU

Raport

nr 6/2004

Ocena nowego rozkładu jazdy pociągów na podstawie badań liczby pasażerów na linii Tłuszcz-Wyszków-Ostrołęka, oraz Warszawa Gdańska-Legionowo

Wojciech Szymalski, Krzysztof Rytel

WARSZAWA, GRUDZIEŃ 2004

Spis treści

Wstęp

O badaniach	3
-------------------	---

Linia kolejowa Tłuszcz-Wyszków-Ostrołęka

Rozkład jazdy 2003/2004	4
Zmiany w rozkładzie na lata 2004/2005.....	4
Wyniki badania.....	4
<i>Szczegółowe wyniki badania – odcinek Ostrołęka-Tłuszcz.....</i>	<i>5</i>
<i>Szczegółowe wyniki badania – odcinek Tłuszcz-Ostrołęka.....</i>	<i>6</i>
<i>Wykresy frekwencji w pociągach na odcinku Tłuszcz-Ostrołęka</i>	<i>7</i>
<i>Szczegółowe wyniki badania – odcinek Wyszków-Tłuszcz-Wyszków</i>	<i>8</i>
<i>Wykresy frekwencji w pociągach na odcinku Tłuszcz-Wyszków.....</i>	<i>9</i>
Wyniki badania wobec proponowanych zmian w rozkładzie jazdy.....	10
<i>Odcinek Tłuszcz-Wyszków</i>	<i>10</i>
<i>Odcinek Tłuszcz-Ostrołęka</i>	<i>10</i>
Rekomendowane zmiany wynikające z badań	10
<i>Zmiany do natychmiastowego wprowadzenia</i>	<i>10</i>
<i>Propozycje do rozkładu jazdy opracowywanego do grudnia 2005</i>	<i>11</i>

Połączenia kolejowe do stacji Warszawa Gdańska (w tym RegioPlus do/z Legionowa)

Stan z rozkładu 2003/2004	12
Zmiany w rozkładzie 2004/2005	12
Wnioski z badań na temat oferty pociągów RegioPlus od Legionowa.....	12
<i>Wysiadający z pociągów przyjeżdżających do stacji Warszawa Gdańska</i>	<i>13</i>
<i>Struktura biletów w pociągach RegioPlus do Legionowa</i>	<i>14</i>
<i>Koszty i wpływy pociągów RegioPlus do Legionowa</i>	<i>15</i>
Wnioski z badań na temat oferty wszystkich pociągów do/ze stacji Warszawa Gdańska.....	16

Podsumowanie

Podstawowe wnioski	17
Podstawowe rekomendacje	17

Przedstawiamy raport mający na celu ocenę zmian przewidzianych w rozkładzie 2004/2005 w dwóch obszarach:

1. Kursowania pociągów na trasie Tłuszcz-Wyszków-Ostrołęka
2. Liczby pociągów przyjeżdżających na stację Warszawa Gdańska z linii Warszawa-Nasielsk-Działdowo, w tym pociągów RegioPlus z/do Legionowa.

Raport został podzielony na dwie części zgodne z powyższymi obszarami.

Ocenę zmian przeprowadzono na podstawie badań frekwencji w pociągach osobowych kursujących na trasie Tłuszcz—Wyszków-Ostrołęka, pociągach RegioPlus oraz liczby pasażerów przyjeżdżających na stację Warszawa Gdańska w ciągu doby. Badania i raport zostały wykonane w końcowym okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2003/2004.

Dane pozyskano dzięki pomocy wolontariuszy: Krzysztofa Struga, Franciszka Grzegorka, Marcina Radwańskiego, Aleksandra Buczyńskiego i Macieja Roszkowskiego. W badaniu brali udział także autorzy raportu. Badania zostały przeprowadzone przy współpracy ze spółką Koleje Mazowieckie w organizacji. Ankieterom CZT towarzyszyli pracownicy Zakładu Mazowieckiego Przewozów Regionalnych. Serdecznie dziękujemy także Pani Halinie Sekicie – prezesowi spółki Koleje Mazowieckie oraz Panu Grzegorzowi Kucińskiemu – członkowi zarządu spółki, za umożliwienie bezpłatnych przejazdów w badanych pociągach.

Niniejszy raport jest raportem wstępnym. Przewiduje się dokonanie badań porównawczych w styczniu 2005r. Pozwolą one ocenić faktyczny wpływ zmian w rozkładzie, w tym wprowadzenia na niektórych odcinków kolejowej komunikacji autobusowej, na liczbę przewożonych pasażerów. Zostanie on także poszerzony o analizę finansową prowadzonych przewozów na podstawie przeprowadzonych badań fokusowych struktury biletów.

O badaniach

Badania przeprowadzono w dniach 8 i 9 grudnia 2004 roku – w środę i czwartek. Każdy pociąg wizytowano jednokrotnie. Badanie wypadło na 3 dni przed wprowadzeniem zmian w rozkładzie jazdy pociągów. Rozkład jazdy wprowadzany od 12 grudnia 2004 roku został ogłoszony przed badaniem.

Badania na linii kolejowej Tłuszcz-Wyszków-Ostrołęka oraz w pociągach RegioPlus przeprowadzono posługując się formularzami i metodologią wypracowaną przez Instytut Rozwoju i Promocji Kolei. Badanie według tej metodologii polega na zliczaniu liczby osób wsiadających i wysiadających z pociągu na każdej stacji oraz obliczeniu zapelnienia pociągu na odcinkach między stacjami.

W wybranych pociągach przeprowadzono także badanie struktury biletów posiadanych przez pasażerów. Badanie takie jest przydatne w ocenie przychodu generowanego przez dany pociąg.

Badanie liczby osób przyjeżdżających na stację Warszawa Gdańska z kierunku Działdowa, Nasielska i Legionowa ograniczało się do zliczenia tych osób na stacji. Opracowując analizę posłużono się także zliczeniami liczby pasażerów odjeżdżających ze stacji Warszawa Gdańska pociągami odjeżdżającymi ze stacji godzinach 16:00-17:30 w dniu demonstracji w obronie tych pociągów przed likwidacją – 3 grudnia 2004.

Rozkład jazdy 2003/2004

W końcowym okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2003/2004 na tej linii kolejowej kursowało 7 par pociągów osobowych zwykłych i 1 para pociągów przyspieszonych na odcinku Tłuszcz-Ostrołęka oraz 5 par pociągów na odcinku Tłuszcz-Wyszków. Z wymienionych pociągów 1 para kursowała w relacji Warszawa Wileńska-Ostrołęka, 2 pary w relacji Warszawa Zachodnia-Ostrołęka (1 para pociągów przyspieszonych) oraz 3 pary w relacji Warszawa Wileńska-Wyszków.

Zmiany w rozkładzie na lata 2004/2005

W stosunku do rozkładu jazdy 2003/2004 w ofercie na lata 2004/2005 drastycznie ograniczono liczbę kursujących pociągów na tej linii kolejowej. Z 5. pociągów kończących i rozpoczynających bieg w Wyszkowie zlikwidowano 2. pary pociągów w relacji Tłuszcz-Wyszków i Wyszków-Tłuszcz, pozostawiając 2. pociągi jeżdżące do/z Warszawy Wileńskiej. Jeden pociąg dotychczas jeżdżący w relacji Warszawa-Wyszków skrócono do Tłuszcza.

Z 8. par pociągów jeżdżących do/z Ostrołęki pozostawiono tylko 3. pary:

- jednej w relacji Ostrołęka-Warszawa Zachodnia i z powrotem;
- dwóch w relacji Ostrołęka-Tłuszcz;

Wyniki badania

Wyniki badania wraz z analizą przedstawiono w tabelach i wykresach przedstawionych na kolejnych stronach raportu.

Szczegółowe wyniki badania - odcinek Ostrołęka-Tłuszcz

Nr poc.	7790	2xEZT			70140	2xEZT			70322	EZT			70324	EZT			70326	EZT			742	EZT			70328	EZT			70330	EZT		
Relacja	Ostrołęka-W-wa Wil.			Ostrołęka-W-wa Zach.			Ostrołęka-Tłuszcz			Ostrołęka-Tłuszcz			Ostrołęka-Tłuszcz			Ostrołęka-W-wa Zach.			Ostrołęka-Tłuszcz			Ostrołęka-Tłuszcz										
Badanie	Ostrołęka-Tłuszcz			Ostrołęka-Tłuszcz			Ostrołęka-Tłuszcz			Ostrołęka-Tłuszcz			Ostrołęka-Tłuszcz			Ostrołęka-Tłuszcz			Gierwaty-Tłuszcz			Ostrołęka-Tłuszcz										
Odjazd	4:30			5:13			6:00			7:57			12:19			16:45			17:53			20:28										
Przyjazd	6:06			6:41			7:47			9:34			13:55			18:24			19:45			22:32										
	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan					
Ostrołęka		9	9		36	36		7	7		18	18		17	17		30	30		?	?		7	7								
Gierwaty	0	1	10				0	0	7	1	0	17	2	1	16	2	0	28	?	0	6	1	0	6								
Gaworowo	0	4	14				0	3	10	0	0	17	0	0	16	2	0	26	1	0	5	0	1	7								
Pasieki	0	10	24	0	3	39	0	7	17	1	4	20	0	3	19	3	2	25	2	0	3	2	1	6								
Prabuty Góry	0	5	29				0	10	27	1	4	23	1	3	21	0	1	26	0	1	4	0	0	6								
Przetycz	0	11	40	2	4	41	0	35	62	2	10	31	2	3	22	2	2	26	0	1	5	0	1	7								
Zygmuntowo Maz.	0	17	57				1	45	106	0	12	43	1	8	29	0	6	32	0	2	7	0	1	8								
Dalekie	0	16	73	0	10	51	0	39	145	5	32	70	0	13	42	1	4	35	0	3	10	0	1	9								
Leszczydół	0	3	76				0	13	158	10	10	70	1	15	57	0	1	36	0	1	11	0	0	9								
Wyszków	25	15	66	11	20	60	143	10	25	62	12	20	45	10	22	4	23	55	5	2	8	3	1	7								
Rybieńko	1	6	71				4	2	23	0	1	21	0	3	25	0	3	58	0	0	8	0	0	7								
Lucynów	8	3	66				0	10	33	1	2	22	0	0	25	3	3	58	0	0	8	1	0	6								
Mostówka	0	11	77	1	4	63	20	9	22	2	2	22	7	4	22	4	0	54	0	1	9	0	1	7								
Grzegorzewo	0	18	95				0	14	36	2	5	25	2	0	20	3	2	53	1	1	9	0	0	7								
Jarzębia Łąka	0	28	113	0	14	77	0	33	69	2	15	38	3	5	22	1	3	55	0	3	12	0	0	7								
Tłuszcz	10			77			69			38			22			55			12			7										
Frekwencja/Stan max.		157	113		91	77		237	158		127	70		85	57		80	58		21	12		14	9								
Tłuszcz	10	~100	203	~20	~60	?										?	?	?														
Warszawa	~700			?	?	?										?	?	?														

 Pociągi likwidowane w rozkładzie 2004/2005

Szczegółowe wyniki badania - odcinek Tłuszcz-Ostrołęka

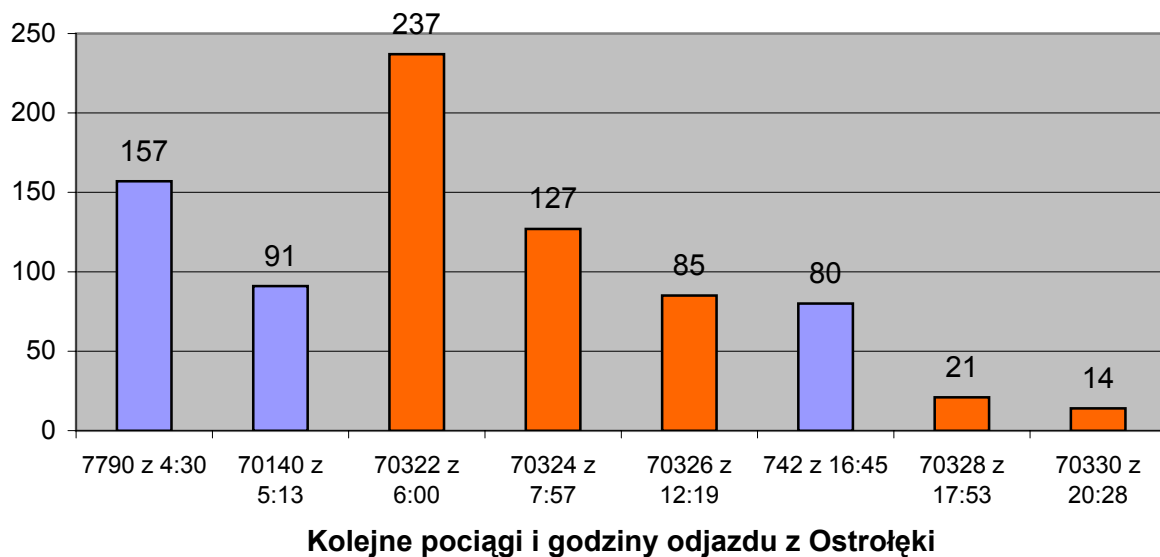
Nr poc.	70321	EZT			70323	EZT			741	EZT			70325	EZT			70327	EZT			70141	2xEZT			7791	EZT			70329	EZT		
Relacja	Tłuszcz-Ostrołęka			Tłuszcz-Ostrołęka			W-wa Zach.-Ostrołęka			Tłuszcz-Ostrołęka			Tłuszcz-Ostrołęka			Tłuszcz-Ostrołęka			W-wa Zach.-Ostrołęka			W-wa Wil.-Ostrołęka			Tłuszcz-Ostrołęka							
Badanie	Tłuszcz-Ostrołęka			Tłuszcz-Ostrołęka			Tłuszcz-Ostrołęka			Tłuszcz-Ostrołęka			Tłuszcz-Ostrołęka			Tłuszcz-Ostrołęka			Tłuszcz-Ostrołęka			Tłuszcz-Ostrołęka			Tłuszcz-Ostrołęka							
Odjazd	4:45			7:14			9:52			14:23			16:30			18:26			19:08			22:02										
Przyjazd	7:03			8:59			11:29			16:00			18:16			19:54			20:52			23:39										
	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan					
Warszawa								15*	30*								?	66**	?	?	?	<										
Tłuszcz							8	1	22							32	11	47	~100	11	48	<										
Tłuszcz		0	0		48	48		22	22		81	81		71	71		47	47		48	48				24	24						
Jarzębia Łąka	0	1	1	2	7	52	1	1	22	26	0	55	27	0	44	17	0	30	17	0	31	8	0	16								
Grzegorzewo	0	1	2	5	15	62	1	0	21	13	0	42	13	0	31				7	0	24	6	0	10								
Mostówka	0	6	8	6	22	78	2	3	22	2	13	53	4	1	28	4	1	27	5	2	21	1	1	10								
Lucynów	0	1	7	3	7	92	0	0	22	7	2	48	4	0	24				3	1	19	1	1	10								
Rybieńko	0	0	7	3	1	80	0	0	22	0	4	52	1	1	24				5	1	15	0	0	10								
Wyszków	5	7	9	63	17	34	7	21	36	18	126	160	9	80	95	9	29	47	6	22	31	3	13	20								
Leszczydół	0	0	9	2	0	32	1	0	35	11	13	162	6	0	89				1	0	30	2	0	18								
Dalekie	0	0	9	7	2	27	6	1	30	63	2	101	25	0	64	14	1	34	7	0	23	4	0	14								
Zygmuntowo Maz.	0	1	10	6	0	21	3	2	29	28	1	74	29	0	35				9	0	14	4	0	10								
Przetycz	0	2	12	3	2	20	4	1	26	28	4	50	12	1	24	4	0	30	6	0	8	1	0	9								
Prabuty Góry	1	0	11	0	0	20	1	0	25	13	2	39	9	1	16				2	0	6	2	0	7								
Pasieki	0	3	14	4	1	17	6	2	21	14	1	26	8	0	8	6	0	24	1	0	5	2	0	5								
Gaworowo	0	3	17	0	0	17	3	0	18	1	0	25	0	0	8				0	0	5	1	0	4								
Gierwaty	0	9	26	0	2	19	0	1	19	2	1	24	0	0	8	24			0	0	5	2	0	2								
Ostrołęka	26			19			9			24			8						5			2										
Frekwencja/Stan max.		34	26		124	92		54	36		250	162		155	95		78	47		74	48		39	24								

** -Warszawa Centralna

* - Warszawa Śródmieście

 Pociągi likwidowane w rozkładzie 2004/2005

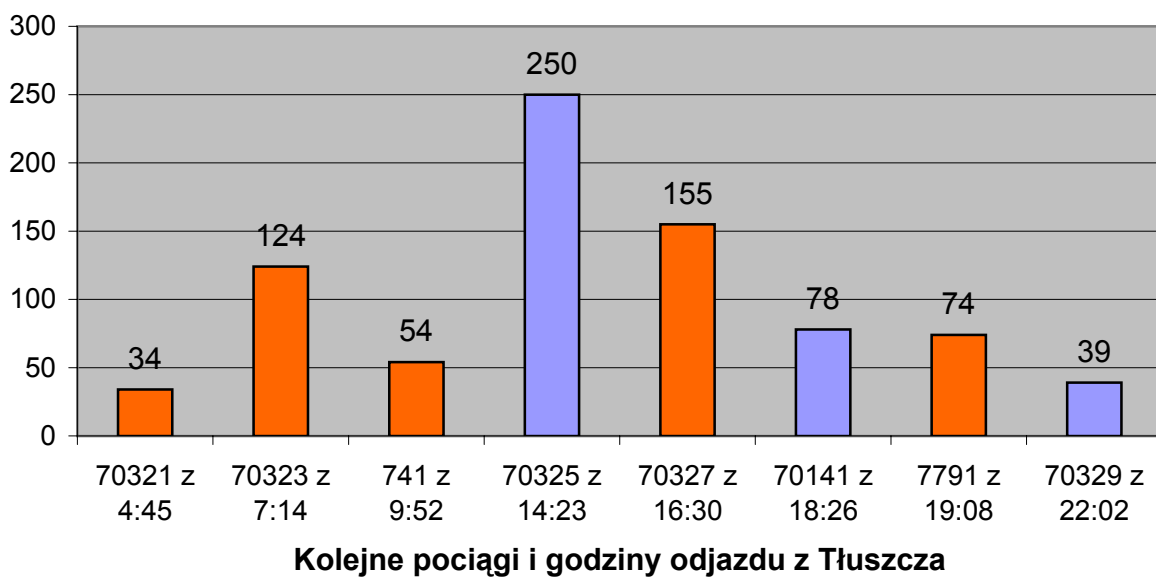
Frekwencja z Ostrołęki do Tłuszcza



 Pociągi kasowane

 Pociągi zostawione w rozkładzie

Frekwencja z Tłuszcza do Ostrołęki



 Pociągi kasowane

 Pociągi zostawione w rozkładzie

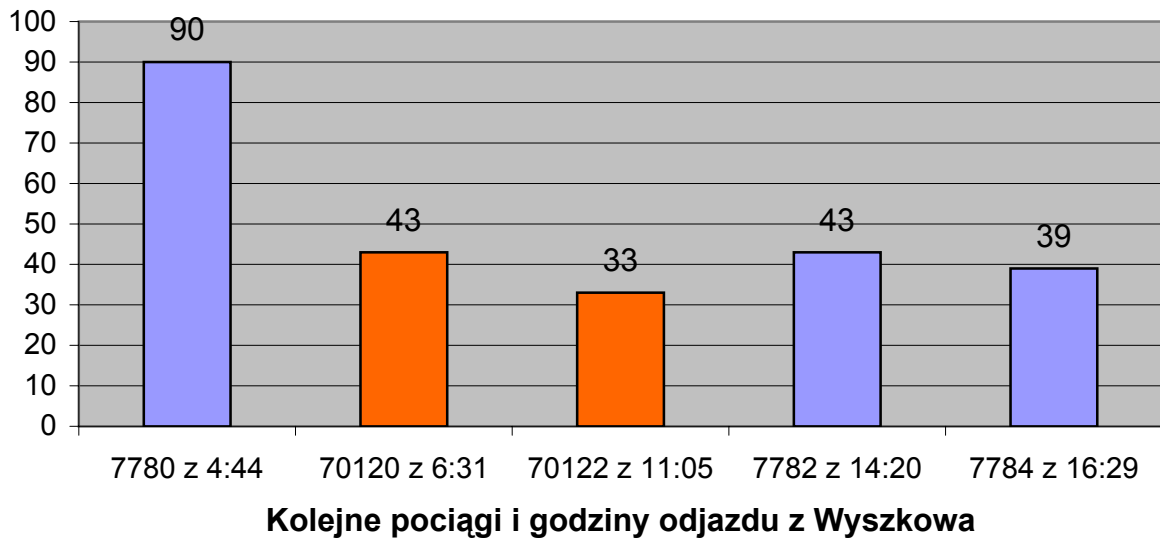
Szczegółowe wyniki badania - odcinek Wyszaków-Tłuszcz-Wyszaków

Nr poc./tabor	7780	2xEZT		70120	EZT			70122	EZT			7782	2xEZT			7784	2xEZT		
Relacja	Wyszaków-W-wa Wil.			Wyszaków-Tłuszcz			Wyszaków-Tłuszcz			Wyszaków-W-wa Wil.			Wyszaków-W-wa Wil.						
Badanie	Wyszaków-Tłuszcz			Wyszaków-Tłuszcz			Wyszaków-Tłuszcz			Wyszaków-Tłuszcz			Wyszaków-Tłuszcz						
Odjazd	4:44			6:31			11:05			14:20			16:29						
Przyjazd	5:15			6:58			11:32			14:52			16:59						
	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys.	Ws.	Stan	Wys	Ws	Stan				
Wyszaków		6	6		6	6		15	15		29	29		30	30				
Rybieńko	0	4	10	1	0	5	0	1	16	0	0	29	2	3	31				
Lucynów	0	5	15	1	4	8	0	1	17	2	0	27	4	0	27				
Mostówka	1	6	20	0	7	15	3	0	14	5	4	26	16	1	12				
Grzegorzewo	0	24	44	0	7	22	3	2	13	6	2	22	7	0	5				
Jarzębia Łąka	1	45	88	2	19	39	1	14	26	2	8	28	1	5	9				
Tłuszcz	88			39			26			28			9						
Frekwencja/Stan max.		90	88		43	39		33	26		43	29		39	31				
Tłuszcz	2	120	206							4	40	64	5	8	13				
Warszawa Wileńska	458									~139			?						

Nr poc./tabor	70123	EZT		7781	2xEZT			7783	2xEZT			7785	2xEZT			70125	EZT		
Relacja	Tłuszcz-Wyszaków			W-wa Wil.-Wyszaków			W-wa Wil.-Wyszaków			W-wa Wil.-Wyszaków			Tłuszcz-Wyszaków						
Badanie	Tłuszcz-Wyszaków			Tłuszcz-Wyszaków			Tłuszcz-Wyszaków			Tłuszcz-Wyszaków			Tłuszcz-Wyszaków						
Odjazd	9:04			12:35			15:42			17:29			20:39						
Przyjazd	9:36			13:02			16:09			17:56			21:06						
	Wys	Ws	Stan	Wys	Ws	Stan	Wys	Ws	Stan	Wys	Ws	Stan	Wys	Ws	Stan				
Warszawa Wileńska				?	?	?		376	376		?	?	<						
Tłuszcz				?	?	45	79	30	78	?	11	40	<						
Tłuszcz		15	15		45	45		78	78		40	40		27	27				
Jarzębia Łąka	5	0	10	6	3	42	36	1	41	8	0	32	13	1	15				
Grzegorzewo	1	5	14	4	4	42	17	13	23	1	0	31	9	0	6				
Mostówka	1	6	19	4	8	46	5	8	26	11	0	20	1	0	5				
Lucynów	0	1	20	4	1	43	3	0	23	0	1	21	0	3	8				
Rybieńko	0	0	20	1	1	43	2	0	21	4	3	20	3	0	5				
Wyszaków	20			43			21			20			5						
Frekwencja/Stan max.		27	20		62	46		100	78		44	40		31	27				

Pociągi likwidowane w rozkładzie 2004/2005

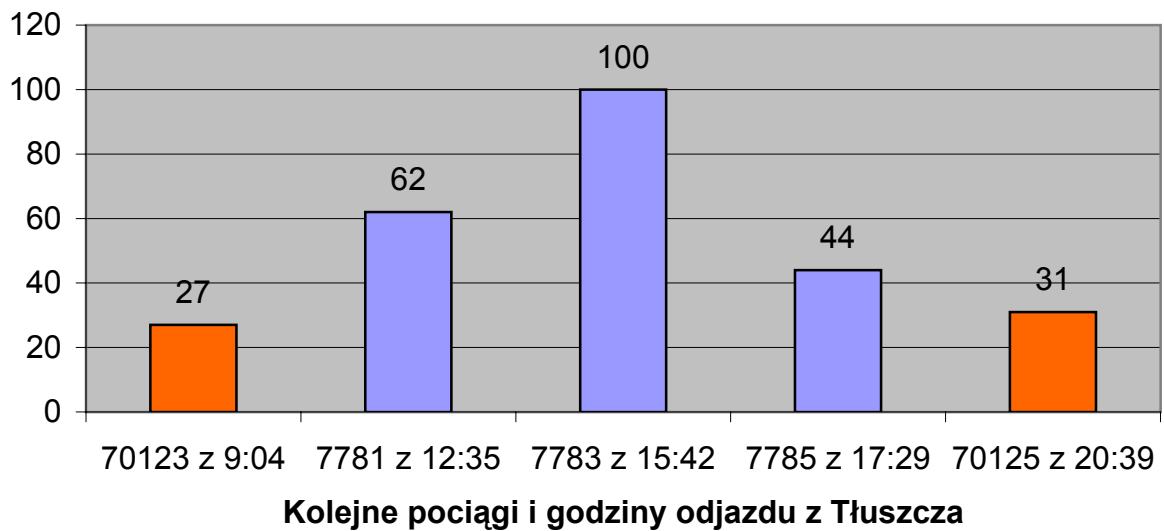
Frekwencja z Wyszkowa do Tłuszcza



 Pociągi kasowane

 Pociągi zostawione w rozkładzie

Frekwencja z Tłuszcza do Wyszkowa



 Pociągi kasowane

 Pociągi zostawione w rozkładzie

Wyniki badania wobec wprowadzonych zmian w rozkładzie jazdy

Odcinek Wyszaków-Tłuszcz

Otrzymane wyniki pozwalają na dobrą ocenę autorów zmian wobec oferty na odcinku Wyszaków-Tłuszcz. Zmiany przewidują likwidację pociągów, które charakteryzuje stosunkowo najniższa frekwencja z wszystkich badanych na tym odcinku. Warto zwrócić uwagę, że pociągi o najniższej frekwencji w tym przypadku są jednocześnie tymi, które nie jadą bezpośrednio do Warszawy. Wskazuje to prawdopodobnie na wysoką popularność podróży bezpośrednich z Wyszakowa do Warszawy i z powrotem, bez straty czasu na oczekiwanie na przesiadkę. W takim wypadku najważniejszym czynnikiem decydującym o podróży jest prawdopodobnie czas jej trwania. W związku z tym należy zastanowić się nad sposobem dalszego skrócenia podróży kolejowych z Wyszakowa do Warszawy.

Wprowadzany 12 grudnia 2004 rozkład jazdy zastępuje jedno z połączeń bezpośrednich z Warszawy połączeniem z przesiadką. Może to wpłynąć na obniżenie się popularności tego połączenia. Wskazane jest zbadanie tej hipotezy po wprowadzeniu nowego rozkładu.

Odcinek Tłuszcz-Ostrołęka

Zmiany na odcinku Tłuszcz-Ostrołęka w świetle wyników badań oceniamy negatywnie. Zlikwidowano najpopularniejsze pociągi, które zapewniały dojazd do pracy i szkoły w Wyszakowie oraz Ostrołęce. Szczególnie szkodliwa jest likwidacja pociągu nr 70322 z Ostrołęki (6.00) do Tłuszcza (7.44). Pasażerowie tego pociągu to w dużej mierze młodzież ucząca się w szkołach w Wyszakowie oraz Mostówce. Powrót po zajęciach zapewniał im bardzo popularny pociąg nr 70325, który pozostał w rozkładzie. Z dwóch powodów nie będzie on prawdopodobnie tak popularny jak do tej pory:

1. Podróżni z tego pociągu nie mają zapewnionego dogodnego dojazdu do Wyszakowa rano, a więc spadnie ich motywacja do podróży powrotnej pociągiem.
2. Pociąg został przesunięty na późniejszą godzinę i wielu podróżnych nie będzie chętnie oczekiwać na późniejszy odjazd szukając innej możliwości podróży.

Pozostawiono w ofercie 2004/2005 pociąg bezpośredni, przyspieszony do Warszawy Zachodniej, który nie zatrzymując się na wszystkich przystankach na linii nie uzyskiwał wysokiej frekwencji.

Reasumując, opracowując nową ofertę źle oceniono znaczenie poszczególnych pociągów na linii Tłuszcz-Ostrołęka dla podróżnych. Pozostawiono o wiele mniej popularne połączenia do Warszawy zupełnie niwecząc istniejącą, popularniejszą ofertę przejazdów do szkoły i pracy w relacjach lokalnych do Ostrołęki a szczególnie do Wyszakowa.

Rekomendowane zmiany wynikające z badań

Rekomendacje dla tej linii podzielono na dwie części: postulaty zmian do natychmiastowego wprowadzenia, postulaty zmian dla oferty od grudnia 2005.

Zmiany do natychmiastowego wprowadzenia

1. Należy jak najszybciej przywrócić kursowanie pociągu zapewniającego poranny dojazd od pracy i szkoły w Wyszakowie – dotychczasowy pociąg nr 70322 odjeżdżający z Ostrołęki o 6:00. Pociąg ten przewoził więcej osób niż trzy pociągi przyjeżdżające do Tłuszcza przed nim razem wzięte! Jednocześnie zapewniał on wysoką frekwencję pociągu powrotnego o 14.23 z Tłuszcza. Na rzecz kursowania tego pociągu można zrezygnować z

przewodzenia pociągu przyspieszonego do Warszawy (5.19 z Ostrołęki), którego popularność i znaczenie dla mieszkańców miejscowości na trasie linii kolejowej jest niewielka. Warto dodać, że pociągiem tym aż 53% pasażerów podróżowało na biletach kolejowych.

2. Należy zapewnić także dojazd do szkoły i pracy do Wyszkowa na godzinę 8:00 z kierunku Tłuszcz. Dojazd ten w nowym rozkładzie zlikwidowano. Dotychczasowy pociąg nr 70323 kursujący z Tłuszcza do Ostrołęki o 7:14 na odcinku do Wyszkowa zabierał wyższą liczbę pasażerów, niż pozostawione w ofercie 2004/2005 pierwsze połączenie do Wyszkowa na godzinę 13:02. W Wyszkowie z pociągu nr 70323 wysiadła wyższa liczba pasażerów co z wspomnianego pociągu nr 7781 (przyjazd 13:02). Nawet jeśli pociągi te mają podobny wskaźnik rentowności, to dojazd do pracy i szkoły na ósmą do Wyszkowa należy uznać za ważniejszy, niż podróż fakultatywną w godzinach południowych. Kurs na 8:00 w nowym rozkładzie do Wyszkowa można zapewnić zamiast wspomnianego pociągu na godzinę 13:02 do Wyszkowa lub pociągu do Ostrołęki na godzinę 22:23. Warto dodać, że w zlikwidowanym pociągu nr 70323 tylko 21% pasażerów podróżowało na biletach kolejowych.
3. Należy pozostawić pociąg nr 70325 w dotychczasowych godzinach kursowania. Nie wydaje się, aby przesunięcie tego pociągu o 40 minut później było atrakcyjne dla młodzieży szkolnej, która w większości powraca tym pociągiem ze szkoły w Wyszkowie.

Propozycje do kolejnego rozkładu jazdy od grudnia 2005 roku:

W celu poprawy rentowności linii konieczne jest wyeliminowanie obsługi kursów podwójnymi składami EZT. Różnica pomiędzy kosztem za pociąg prowadzenia pociągu jednym składem EZT a dwoma

składami to oszczędność rzędu 25% na rzecz pojedynczego EZT. Biorąc pod uwagę zapelnienie pociągów na trasie Ostrołęka-Wyszków-Tłuszcz, które nigdy nie przekroczyło podczas badania 200 osób, pojedynczy skład EZT jest wystarczający we wszystkich pociągach na tej linii.

W tym celu proponujemy rozważenie następującego modelu. Pociągi będą prowadzone tylko w relacjach Ostrołęka - Tłuszcz i Wyszków - Tłuszcz wahadłowo pojedynczym składem EZT. W Tłuszczu powinno być zapewnione wygodne skomunikowanie - odjazd z tego samego peronu, czas oczekiwania do 5 minut, gwarancja skomunikowania - na pociągi złożone z dwóch składów EZT, jadące do Warszawy. Pociąg w celu podniesienia atrakcyjności w dłuższych relacjach, powinien być przyspieszony i jechać przez stację Warszawa Śródmieście. Na pociągi te powinny być również ustawione skomunikowania pociągów Małkinia - Tłuszcz, również obsługiwanych pojedynczymi składami EZT.

Analogicznie powinny być zaplanowane skomunikowania w drugą stronę. Cały schemat powinien powtarzać się cyklicznie w stałych odstępach - np.: co godzinę w szczycie i co dwie godziny poza szczytem.

Przyjazdy i odjazdy do stacji Tłuszcz powinny być zaplanowane tak, by zapewnić atrakcyjne godziny kursowania pociągów w relacjach lokalnych pomiędzy stacjami linii Tłuszcz - Ostrołęka. W szczególności, badania wykazały, że najważniejsze są pociągi zapewniające dojazdy i powroty do szkół na trasie (przede wszystkim w Wyszkowie, Leszyczdole, Mostówce i Tłuszczu - dojazd na 8. powrót po 14.). Dopiero w drugiej kolejności należy zapewnić dojazd do pracy w Warszawie na 8. (a na 7. w trzeciej kolejności), powrót z pracy w Warszawie po 16. Badanie dowiodło jednoznacznie, że zbędne są kursy w porach skrajnych, a po szesnastej wystarczy tylko jedna para pociągów - w okolicach osiemnastej - dziewiętnastej.

Stan z rozkładu 2003/2004

W rozkładzie jazdy na rok 2003/2004 znajdowały się 24. pociągi przyjeżdżające do stacji Warszawa Gdańska z kierunku Legionowa, Nasielska, Ciechanowa i Działdowa. 5 pociągów kończyło bieg na stacji Warszawa Wola, przejeżdżając tylko przez stację Warszawa Gdańska. Z Działdowa przyjeżdżało 9 pociągów, z Ciechanowa 2, z Nasielska 9 a z Legionowa 6. 28 pociągów odjeżdżało ze stacji Warszawa Gdańska w kierunku Legionowa, Nasielska i Działdowa. W sumie były to 52 pociągi.

Zmiany w rozkładzie 2004/2005

W rozkładzie jazdy na lata 2004/2005 znacznie ograniczono liczbę pociągów kursujących z kierunku Działdowa do Warszawy, zwłaszcza do stacji Warszawa Gdańska. Szczególnie znaczącą zmianą jest likwidacja pociągów RegioPlus do/z Legionowa, które wprowadzono na prośbę mieszkańców miasta Legionowa. W sumie w nowym rozkładzie pozostanie 37 pociągów, z czego 17 przyjedzie na stację Warszawa Gdańska spoza Warszawy i 20 odjedzie.

Wnioski z badań na temat oferty pociągów RegioPlus do Legionowa.

W świetle przeprowadzonych badań frekwencji w pociągach RegioPlus oraz badań struktury biletów w tych pociągach ich likwidacja jest skandaliczną pomyłką przewoźnika. Pociągi RegioPlus z Legionowa w szczycie porannym znacznie rozgęszczają potok pasażerski w pociągach jadących z relacji dalszych, są atrakcyjnym produktem przewozowym konkurencyjnym wobec transportu samochodowego, który przy niewielkiej modyfikacji oferty i sposobu eksploatacji może zapewniać znaczący dochód przewoźnikowi. Przeprowadzone obliczenia dochodowości pociągów RegioPlus, wykonane na podstawie badań struktury biletów, wykazują, że likwidacja 4. najmniej dochodowych pociągów spowodowałaby znaczny wzrost pokrycia kosztów ich prowadzenia przychodami z 58% do 86%.

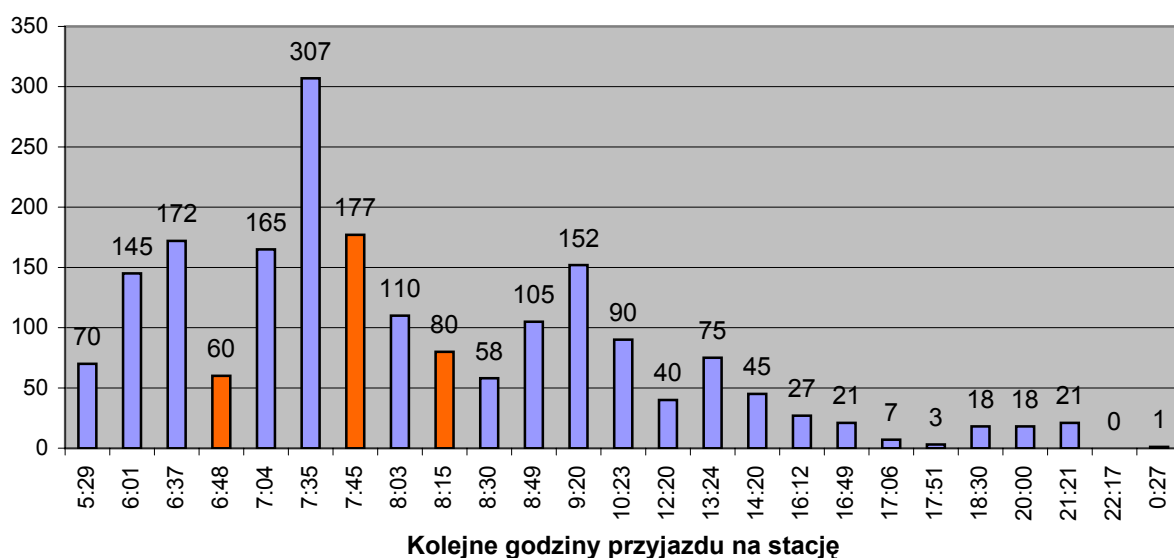
Wyniki badań i obliczenia przedstawiono na kolejnych stronach raportu.

W związku z tym proponujemy przywrócenie pociągów RegioPlus, zwłaszcza najbardziej popularnych kursów. Do ich obsługi proponujemy na stałe zapewnienie trzech pojedynczych składów EZT. Powinny one wykonywać poranne kursy jedynie z Legionowa do Warszawy Gdańskiej, a popołudniowe z Warszawy do Legionowa. Składy te nie powinny być odprowadzane codziennie do wagonowni, ale w dzień stacjonować na wolnych torach stacji Warszawa Gdańska, natomiast w nocy na wolnych torach stacji Legionowo. Zapewnienie ochrony trzem składom EZT na wymienionych stacjach będzie kosztowało znacznie mniej, niż codzienne przejazdy służbowe do wagonowni oraz prowadzenie niepopularnych kursów powrotnych z Warszawy w szczycie porannym i z Legionowa w szczycie popołudniowym. Sprzątanie pociągów można zapewnić podczas postoju na wolnych torach, a w weekendy składy mogą być odprowadzane do wagonowni na przeglądy itp. Taki sposób obsługi pociągów RegioPlus powinien dodatkowo zredukować koszty ich uruchomienia, co być może spowodowałoby całkowitą dochodowość tej oferty.

Wprowadzenie wspólnego biletu na komunikację miejską w Warszawie oraz pociągi RegioPlus do Legionowa może znacznie zwiększyć zainteresowanie tego rodzaju ofertą kolei.

Wysiadający z pociągów przyjeżdżających do stacji Warszawa Gdańska									
Ze stacji	Godzina Przyjazdu	Nr poc.	Pludy	Zerań	Toruńska	Praga	ZOO	Gdańska	Dalsze stacje
Ciechanów	5:29	5120		1	30-40	5	31	70	64
Działdowo	6:01	51420					~30	140-150	
Nasielsk	6:37	6020					~40	172	
Legionowo	6:48	6620					11	60	
Ciechanów	7:04	5122					54	160-170	
Działdowo	7:35	51424					68	307	60
Legionowo	7:45	6624					38	177	
Nasielsk	8:03	6024					~30	110	21
Legionowo	8:15	6026					19	80	
Nasielsk	8:30	6026					34	58	?
Działdowo	8:49	51426						100-110	
Nasielsk	9:20	6028					31	152	
Nasielsk	10:23	6030				4	25	90	
Nasielsk	12:20	6032			5	3	11	40	12
Działdowo	13:24	51430	7	7	21	8	11	75	14
Nasielsk	14:20	6034					11	45	
Działdowo	16:12	51432						27	?
Działdowo	16:49	51434						21	
Legionowo	17:06	6628						7	
Legionowo	17:51	6630						3	
Nasielsk	18:30	6036						18	?
Działdowo	20:00	52438						18	?
Działdowo	21:21	51440						21	
Nasielsk	22:17	6038						0	
Działdowo	0:27	51442						1	?

Rozkład liczby osób wysiadających w Warszawie Gdańskiej



■ Pociągi RegioPlus z Legionowa

Struktura biletów w pociągach RegioPlus do Legionowa				
	Udział danego rodzaju biletów	cena biletu	liczba przejazdów na 1 bilecie	średnia opłata pasażera za 1 przejazd
Jednorazowe	9%	5,70 zł	1	5,70 zł
Tygodniowe	2%	39,90 zł	10	3,99 zł
Dwutygodniowe	2%	74,10 zł	20	3,71 zł
Miesięczne	77%	114,00 zł	42	2,71 zł
Kwartalne	9%	285,00 zł	126	2,26 zł

Badanie struktury biletów wykonano w pociągu nr 6623 (Warszawa Gdańska - Legionowo, odjazd 15:05) na próbie 44 z 51 pasażerów

Koszty i wpływ RegioPlus do Legionowa				Wariant 10 pociągów				Wariant 6 pociągów			
Nmer pociągu	Odjazd ze stacji początkowej	Przyjazd do stacji końcowej	Relacja	liczba pasażerów	koszt* uruchomieni	wpływy	procent pokrycia kosztów	liczba pasażerów	koszt uruchomieni	wpływy	procent pokrycia kosztów
6620	6:22	6:48	Legionowo-Warszawa Gdańska	70	408	210	51%				
6621	7:00	7:25	Warszawa Gdańska-Legionowo	4	408	12	3%				
6622	6:48	7:15	Legionowo-Warszawa Gdańska	176	408	527	129%	176	408	527	129%
6623	14:25	14:51	Warszawa Gdańska-Legionowo	68	408	204	50%	68	408	204	50%
6624	7:09	7:45	Legionowo-Warszawa Gdańska	215	408	644	158%	215	408	644	158%
6625	15:05	15:32	Warszawa Gdańska-Legionowo	51	408	153	38%	51	408	153	38%
6626	7:49	8:15	Legionowo-Warszawa Gdańska	99	408	297	73%	99	408	297	73%
6627	16:31	16:58	Warszawa Gdańska-Legionowo	97	408	291	71%	97	408	291	71%
6628	16:39	17:06	Legionowo-Warszawa Gdańska	7	408	21	5%				
6630	17:35	17:51	Legionowo-Warszawa Gdańska	3	408	9	2%				
Razem				790	4080	2368	58%		2448	2116	86%

*Przyjęto koszt uruchomienia za pockm = 17 zł na trasie 24 km.

Wnioski z badań na temat oferty wszystkich pociągów do/ze stacji Warszawa Gdańska

1. Otrzymane wyniki udowadniają, że pociągi do stacji położonej w centrum miasta – - jaką jest Warszawa Gdańska, które uruchamiane są z zamysłem zapewnienia dojazdów na pełną godzinę (np.: 7, 8) są najbardziej popularne, jeśli przyjeżdżają do stacji docelowej na 25-15 minut przed pełną godziną. Podczas badania najbardziej popularny pociąg przed godziną 7 przyjechał do Warszawy Gdańskiej o 6:37 z Nasielska, następnie przed godziną 8 były to pociągi z Działdowa – przyjazd na 7:35 oraz Legionowa - przyjazd na 7:45, z czego w drugim pociągu najwięcej było młodzieży szkolnej zmierzającej do szkół na godzinę ósmą.
2. Następnym wnioskiem jest brak konieczności prowadzenia pociągów, które przyjeżdżają do stacji docelowych po godzinie 22, nawet jeśli stacją docelową jest duże miasto. W pociągach przyjeżdżających na 22:17 i 0:27 do stacji Warszawa Gdańska nie było praktycznie pasażerów.
3. W świetle szacunków liczby pasażerów odjeżdżających ze stacji Warszawa Gdańska poza Warszawę w godzinach popołudniowego szczytu, kiedy to w likwidowanym pociągu odjeżdżającym o godzinie 16:31 do Legionowa było 100 osób, a o 16:41 do Ciechanowa ponad 300, należy natychmiast przywrócić chociaż jeden z tych kursów. Jest niedopuszczalne, aby w godzinach szczytu pasażerowie musieli oczekiwać na pociąg prawie godzinę (pomiędzy 16:26 i 17:19). Co więcej – należy liczyć się z problemem przepelnienia pociągu o godzinie 17.19, do którego będzie trzeba dodać ok. 400 pasażerów z poprzednich skasowanych pociągów. Wydaje się, że takie pogorszenie warunków podróżowania spowoduje zniechęcenie części podróżnych do korzystania z przewozów kolejowych.

Na koniec przedstawiamy podstawowe wnioski oraz rekomendacje wynikające z przeprowadzonych badań na linii kolejowej Tłuszcz-Wyszków-Ostrołęka oraz w pociągach RegioPlus z Warszawy do Legionowa, a także na stacji Warszawa Gdańska.

Podstawowe wnioski:

1. Kolej oprócz pociągów o słabej frekwencji likwiduje kursy o najwyższej frekwencji!
2. Kasowany poranny pociąg z Ostrołęki o 6.00 na ósmą do Tłuszcza, przewoził prawie tyle samo pasażerów, co dwa wcześniejsze (pozostawione) pociągi razem wzięte (4.30, 5.13)! Podróżowało nim 237 osób, głównie młodzież do szkół w Wyszkowie i Tłuszczu. Zachowano wcześniejsze połączenia, gdyż korzystają z nich kolejarze (pociągiem o 5.13 53% podróżnych jechało na biletach kolejowych).
3. W stronę powrotną zachowano wprawdzie najbardziej popularny pociąg o 14.23 (250 osób), ale przesunięto go tak, że główni pasażerowie – młodzież wracająca ze szkół będą musieli beczynnie czekać (odjazd z Tłuszcza o 15.04, a z Wyszkowa o 15.32). Co więcej skasowano przecież pociąg, którym te osoby dojeżdżały do szkoły.
4. Likwidując jeden pociąg za jednym zamachem skasowano dwa najbardziej rentowne kursy na linii. Takie działanie świadczy albo o kompletnym braku rozeznania w popycie na linii, albo o celowym niszczeniu oferty na linii. W obu przypadkach odpowiedzialni pracownicy powinni ponieść surowe konsekwencje.
5. Zlikwidowane połączenia RegioPlus z Legionowa do Warszawy Gdańskiej

odznaczały się wysokim pokryciem kosztów przychodami, a gdyby skasować tylko część z nich, pozostałe byłyby praktycznie rentowne.

6. Pomiędzy pociągami z Warszawy Gdańskiej o 16.26, a 17.19, odjeżdżały jeszcze dwa pociągi, które skasowano (w porze największego szczytu!). Pierwszym z nich - do Legionowa wyjeżdżało z Warszawy ok. 100 osób, a drugim - do Ciechanowa ok. 300 osób. Czy te osoby zmieszczą się dodatkowo do pociągu o 17.19 którym wyjeżdżało ponad 400 osób?

Podstawowe rekomendacje

1. Wnosimy o jak najszybsze przywrócenie porannych pociągów zapewniających dojazd do pracy i szkoły w Wyszkowie na 8. Zarówno od strony Tłuszcza, jak i Ostrołęki, kosztem pociągów kursujących bezpośrednio do Warszawy.
2. Postulujemy przywrócenie najpopularniejszych kursów RegioPlus pomiędzy Legionowem i Warszawą oraz zapewnienie im na stałe trzech składów EZT, które będą nocować na wolnych torach na stacji Legionowo.
3. Postulujemy jak najszybsze przywrócenie co najmniej jednego pociągu z Warszawy Gdańskiej w stronę Legionowa, Nasielska i Ciechanowa pomiędzy godzinami 16:26 i 17:19.

**CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU
oraz
SPOŁECZNY RZECZNIK NIEZMOTORYZOWANYCH
są projektami
STOWARZYSZENIA ZIELONE MAZOWSZE**

**Wszelkie pytania dotyczące raportu należy kierować na adres:
SPOŁECZNY RZECZNIK NIEZMOTORYZOWANYCH
CENTRUM ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU
Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6
00-695 Warszawa
tel./fax.: (22) 6217777
e-mail: zielone.mazowsze@neostrada.pl**



Spoleczny Rzecznik Niezmotoryzowanych działa przy wsparciu
Fundacji im. Stefana Batorego

Niniejszy dokument został opublikowany dzięki pomocy
finansowej Unii Europejskiej. Poglądy w nim wyrażone należą do
Stowarzyszenia Zielone Mazowsze i nie odzwierciedlają w żadnym
razie oficjalnego stanowiska Unii Europejskiej.

