

10 powodów, dla których Łódzianie nie powinni pozwolić na likwidację tramwajów podmiejskich

31 marca br. prezydent Łodzi Hanna Zdanowska wysłała do samorządów Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego list, w którym złożyła im propozycję likwidacji komunikacji tramwajowej. Zdaniem Pani Prezydent podmiejskie linie tramwajowe winny zostać zastąpione autobusami elektrycznymi, dzięki którym Łódź z sąsiednimi miastami miałaby zostać połączona „ekonomicznym i przyjaznym środowisku systemem transportu publicznego”. Do realizacji tego zadania niezbędne miałyby być zaś „zapewnienie pasów ruchu przeznaczonych dla transportu publicznego”. Propozycja, którą później prezydent Zdanowska broniła na Facebooku w emocjonalnym tonie pisząc, iż „Łódzianie nie będą płacić za remont torowisk w Zgierzu” i innych miastach, które „zostały doprowadzone do katastrofalnego stanu technicznego” brzmi z pozoru rozsądnie. Naszym zdaniem jej realizacja byłaby jednak nieodwracalną tragedią dla dalszego rozwoju aglomeracji, na dodatek praktycznie niemożliwą do wcielenia w życie. Dlatego też postanowiliśmy w 10 punktach uzasadnić, dlaczego należy zrobić wszystko, co w naszej mocy, dla uratowania sieci tramwajów podmiejskich.

1) **Tramwaj to nie przeżytek, a tramwaj podmiejski to nie dziwoląg**

Wbrew temu, co może się wydawać mieszkańcom aglomeracji łódzkiej, tramwaje nie tylko nie są przeżytkiem, ale triumfalnie wracają do kolejnych miast w Europie i na świecie. W ostatnich dekadach ten środek transportu powrócił m. in. do Edynburga, Barcelony, Londynu, Paryża, Nantes, Marsylii, Nicei, Sztokholmu, Genewy czy Olsztyna. W Polsce nowe linie, odcinki sieci, oddano do użytku w Poznaniu, Częstochowie, Krakowie, Toruniu, Bydgoszczy, Warszawie, Łodzi. Bardzo często odbudowa bądź rozbudowa sieci tramwajowej jest połączona z procesem rewitalizacji miast i terenów metropolitalnych lub podmiejskich (wybrane przykłady - tramwaj w Croydon k. Londynu, tramwaj regionalny w Gold Coast k. Brisbane w Australii, tramwaj wokół Valenciennes we Francji, wokół Chemnitz w Niemczech, do Onex z Genewy itp.). Tak dzieje się m. in. w fińskim Tampere, gdzie podjęto właśnie decyzję o budowie pierwszego tramwaju w historii tego miasta. Renesans tramwaju jako środka transportu jest widoczny nawet w krajach o wiele uboższych niż Polska. Rok temu ukończono budowę linii tramwajowej na największe lwowskie osiedle, Sichów.

Tramwaj jest również środkiem transportu bardzo szybkim (prędkość komunikacyjna podobna jak pociągi ŁKA ok. 40 km/h), zwłaszcza, gdy porusza się po wydzielonych torowiskach. O ile trudno w to uwierzyć z dzisiejszej perspektywy, gdy tramwaje podmiejskie zwalniają na zdezelowanych torach nawet do 5km/h, to nie ma żadnych przeszkód, by po modernizacji, tramwaje podmiejskie poruszały się wolniej niż 60km/h, a techniczne możliwości tych pojazdów zezwalają nawet na jazdę z prędkością 70-80km/h (w wielu krajach z prędkością 100-120 km/h poruszają się pociągi po torach o metrowym rozstawie szyn).

Również i podmiejskie linie tramwajowe nie są w Europie ewenementem. Odcinki bardzo podobne do łódzkich tramwajów podmiejskich można odnaleźć w wielu miastach Europy. Nie jest też niczym niezwykłym istnienie sieci tramwajowych łączących ze sobą różne miasta. Bardzo podobne do łódzkiej sieci tramwajów podmiejskich istnieją w wielu miastach niemieckich (aglomeracja Rhein-Neckar, Bochum-Gelsenkirchen, niektóre linie tramwajowe w Lipsku, Zagłębiu Ruhry i inne), Austrii (linia podmiejska z Wiednia do Baden, Innsbruck-Fulpmes), w Czechach (linie Most-Livinov, Liberec-Jablonec) czy w Szwajcarii (Zurych czy Bazylea, z której tramwaje podmiejskie docierają również do miejscowości we Francji i Niemczech).

Linia kursująca pomiędzy niemieckimi miastami Mannheim, Heidelbergiem i Weinheim kursuje z częstotliwością raz na 10 minut, liczy 55 km trasy, prędkość 90 km/h, a obsługiwana jest składami o długości do 60 metrów!

Najdłuższa linia tramwajowa w Europie i zarazem na świecie, którą jest belgijski Kusttram z 70 przystankami liczy 68 kilometrów długości i łączy Adinkerke przy granicy z Francją oraz Knokke-Heist w pobliżu granicy z Holandią, a w planach jest przedłużenie linii z Adinkerke (De Panne) do francuskiej Dunkierki oraz z Knokke do holenderskiego Breskens

Niektóre z dawnych linii podmiejskich w Europie zostały zaś przekształcone w lekką kolej, nikt jednak dziś nie planuje ani nawet nie myśli o ich likwidacji. Dotyczy to również krajów na zbliżonym do Polski poziomie zamożności - kilka lat temu uratowano przed zamknięciem liczącą sobie 12 km linię tramwajową łączącą Liberec i Jablonec nad Nisou, która ładząco przypomina łódzką podmiejską sieć tramwajową.

2) Tramwaj podmiejski to wygodny dojazd do ścisłego centrum Łodzi

Jedną z największych zalet tramwajów podmiejskich jest to, że dowożą one mieszkańców Ozorkowa, Zgierza, Lutomińska, Konstancyńska i Pabianic bezpośrednio do centrum Łodzi. Komfort ten jest nie do zrealizowania w przypadku zastąpienia tramwajów autobusami, te utykałyby bowiem w korkach zarówno w Zgierzu czy Ksawerowie, jak i w samej Łodzi. Ponadto warto zauważyć, że Łódź posiada sieć tramwajową dochodzącą bezpośrednio zarówno do północnych (Helenówek), jak południowych (Port Łódź) rogatek miasta. Z tego powodu bardzo mało prawdopodobnym jest, by możliwe było zastąpienie tramwajów podmiejskich liniami autobusowymi kursującymi aż do centrum Łodzi. O niedogodnościach wynikających z braku bezpośrednich połączeń przekonali się kilka lat temu mieszkańcy Pabianic i Ksawerowa, którzy – zmuszeni do przesiadek przy Porcie Łódź – wielokrotnie zwracali się do władz z prośbami o wydłużenie linii 41 przynajmniej do placu Niepodległości.

Co gorsza, przekroje dróg, przy których przebiegają tramwajowe linie podmiejskie oraz charakter infrastruktury tramwajowej, zdominowanej przez odcinki jednotorowe praktycznie wyklucza budowę buspasów na miejscu zlikwidowanych linii tramwajowych. Jedyne, co może

powstać w miejscu po zlikwidowanej jednotorowej linii tramwajowej to ścieżka rowerowa, jak stało się w Aleksandrowie albo Rzgowie, ale to raczej słabe pocieszenie dla pasażerów autobusów, którzy będą stali w korku na rogatek Łodzi.

Wizja zastąpienia tramwajów podmiejskich autobusami grozi nie tylko zwiększeniem niedogodności dla mieszkańców, ale również szybkim wygaszaniem popytu z uwagi na niepunktualność autobusów, utykających w korkach na drogach wylotowych z Łodzi. To zaś może długofalowo doprowadzić nawet do likwidacji połączeń. Doświadczają tego mieszkańcy pabianickiej sypialni – osiedla Bugaj, którzy stracili w ostatnich latach praktycznie wszystkie autobusy PKS do Łodzi.

3) To nie Łódź płaci za tramwaje podmiejskie

Do początku lat 90. tramwaje podmiejskie kursowały jako element działalności przedsiębiorstwa państwowego MPK Łódź, które działało niezależnie od lokalnych samorządów. Przekazanie samorządom zadań związanych z transportem publicznym zaowocowało koniecznością wypracowania nowych rozwiązań, jaką było powołanie dwóch spółek – Międzygminnej Komunikacji Tramwajowej i Tramwajów Podmiejskich, a później ponowne objęcie linii podmiejskich przez MPK Łódź. Nigdy nie było jednak takiej sytuacji, że to gmina Łódź dokonywała inwestycji na terenie miast aglomeracji, bieżące utrzymanie torowisk i zakup wozokilometrów u przewoźnika było i jest nadal bowiem uregulowane na zasadzie, że każdy płaci za siebie.

Gdyby gminy, przez które przebiegają tramwaje podmiejskie prowadziły od lat konsekwentną politykę remontową zapewne torowiska tramwajów podmiejskich nigdy nie znalazłyby się w tak złym stanie. Pamiętać należy jednak, że niektóre z nich, np. Konstantynów Łódzki mimo wszystko dokonywały kompleksowych napraw, zaś najmniejsze z gmin, przez które przebiegają linie tramwajów podmiejskich mają charakter wiejski i odłożenie środków na remont torów i trakcji stanowi dla nich niebagatelną inwestycję, przekraczającą o wiele ich wieloletnie nawet budżety. Sytuację tramwajów na obszarach wiejskich może uratować na przykład pomoc z zewnątrz, polegająca nie tylko na uzyskaniu środków z funduszy UE, ale i sfinansowaniu wkładu własnego w całości lub części przez samorząd województwa.

4) Modernizacja tramwajów podmiejskich nie musi kosztować tak wiele

Szansy na modernizację sieci tramwajów podmiejskich upatrywano dotąd przede wszystkim w Zintegrowanych Inwestycjach Terytorialnych, narzędziu, które UE stworzyła w celu zachęcania gmin do występowania o środki na realizację wspólnych projektów. Projekt obejmujący tramwaje podmiejskie nazwano mianem Łódzkiego Tramwaju Metropolitalnego i podjęto prace nad stworzeniem studium wykonalności tegoż projektu. Niestety na początku ubiegłego roku liderujący

tym pracom Urząd Miasta Łodzi poinformował, iż koszt tej inwestycji wyniósłby horrendalną kwotę 1 mld złotych, przez co odstąpiono od jego realizacji. Polecenie przygotowania koreferatu, który rozstrzygałby kwestię sposobów obniżenia kosztów inwestycji zlecono łódzkiemu Zarządowi Dróg i Transportu. Dokument ten nie powstał jednak do tej pory.

Należy z całą mocą podkreślić, że koszt 1 mld złotych w ponad 60% nie dotyczy infrastruktury tramwajowej, co wynika z chęci realizacji przy okazji inwestycji tramwajowej jak największej ilości prac drogowych, wymiany nawierzchni, poszerzania ulic, budowania kosztownych systemów sterowania ruchem. Modernizacja torowisk to koszt rzędu 350-400 mln zł.

Tymczasem do uratowania sieci tramwajów podmiejskich nie jest potrzebna wielka modernizacja, ale nawet tańszego o połowę remontu odtworzeniowego, nieingerującego w istniejącą lokalizację torowiska. Dopiero po realizacji tego zadania, oddalającego widmo likwidacji linii podmiejskich o wiele lat, zasadne będzie rozważanie dalszych prac inwestycyjnych.

Za środki, które początkowo miały trafić na modernizację tramwajów podmiejskich realizowany będzie projekt modernizacji torowisk w południowej części Łodzi i zakupu tramwajów niskopodłogowych, zatytułowany „Tramwaj dla Łodzi”. Decyzję o realizacji projektu łódzkiego zamiast ŁTM miała zapewne na myśli Pani prezydent Zdanowska, gdy pisała, że „łódzianie nie będą płacić za remont torowisk z Zgierzu”. Antagonizowanie Łodzi i jej miast satelickich jest bez sensu, zaś zarówno kompleksowa modernizacja linii podmiejskich jak i łódzkiej sieci tramwajowej jest równie potrzebna i służy ogółowi mieszkańców miasta i aglomeracji.

5) Tramwaje podmiejskie to nie jest transport lokalny

Za całkowicie błędne należy uznać stanowisko Urzędu Marszałkowskiego Województwa łódzkiego, którego urzędnicy od lat lansują tezę, iż samorząd województwa nie może zainwestować w łódzkie tramwaje podmiejskie, ponieważ nie odpowiada za transport lokalny. Ustawa o transporcie zbiorowym wyraźnie definiuje, że za wojewódzkie przewozy pasażerskie uznaje się przewozy obejmujące swoim zasięgiem co najmniej dwa powiaty na obszarze jednego województwa. Tramwaje podmiejskie spełniają ten warunek z nawiązką. Ponadto ustawodawca nie precyzuje nigdzie, który środek transportu ma charakter miejski, a który wojewódzki. Twierdzenia Urzędu Marszałkowskiego jakoby dofinansowanie tramwajów podmiejskich wykraczało poza kompetencję urzędu są jedynie przyjętą przez ów urząd interpretacją prawa. Ponadto błędną, gdyż pod względem funkcjonalnym łódzkie tramwaje podmiejskie pełnią dokładnie taką samą funkcję, co kolej aglomeracyjna i stanowią przede wszystkim środek służący transportowi mieszkańców aglomeracji do i ze stolicy województwa, a dopiero w drugim rzędzie formę transportu lokalnego.

Odmowa finansowej partycypacji w projekcie łódzkiego Tramwaju Metropolitalnego ze strony samorządu województwa oznacza w praktyce brak możliwości sfinansowania wkładu własnego przez małe gminy wiejskie położone przy trasach tramwajowych. Co warte podkreślenia,

równie naganną, pasywną postawą przyjmują samorządy powiatowe, na terenie których funkcjonują tramwajowe linie podmiejskie.

6) Elektrobusy nie są dobrą alternatywą dla tramwajów

Autobusy elektryczne są ostatnio traktowane jako złote remedium na bolączki transportowe miast Europy Wschodniej, ich zakup skutkuje bowiem złudnym poczuciem przynależności do „nowoczesnego” Zachodu. W rzeczywistości są to wciąż pojazdy o słabym zasięgu rzędu w najlepszym razie kilkuset kilometrów, które eksploatuje się niemal wyłącznie w centrach miast. Eksploatacja tego typu pojazdów na odcinkach podmiejskich ma bardzo niski sens ekonomiczny. Co więcej, pojazdy te – podobnie jak inne autobusy – mają o wiele mniejszą pojemność niż tramwaje.

7) Sprawna komunikacja miejska jest najlepszą receptą na korki

Wg rankingu firmy Tom-Tom Łódź pozostaje najbardziej zakorkowanym miastem do 800 tysięcy mieszkańców w Europie. Abstrahując od wiarygodności tych pomiarów warto zwrócić uwagę, że do zakorkowania łódzkich ulic czy niskiej dostępności miejsc parkingowych w centrum walenie przyczyniają się mieszkańcy miast aglomeracji łódzkiej, dla których samochód stał się jedyną wygodną formą transportu do Łodzi. Jakość komunikacji miejskiej jest zaś jednym z kluczowych sposobów ograniczania szkodliwej kongestii w ruchu drogowym, zaś budowa tunelu średnicowego i rozwój Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej nie mogą rozwiązać wszystkich problemów.

8) Tramwaje podmiejskie i Łódzka Kolej Aglomeracyjna nie są konkurencją

Dzieje się tak dlatego, ponieważ linie kolejowe w aglomeracji łódzkiej położone są z dala od centrów miast, a w skrajnych przypadkach (Ozorków, Pabianice) obszar miasta obsługiwany przez istniejącą w nim stację jest bardzo mały. Sytuacja ta może być jednak szansą dla tramwajów podmiejskich, jeśli zostałyby prawidłowo zintegrowane z siecią ŁKA, pełniąc rolę środka transportu dowożącego pasażerów do kolei. Efekt taki jest możliwy od uzyskania w miejscach styku obu systemów (Pabianice, Łódź Pabianicka, Zgierz Kurak, Zgierz Północ, Ozorków Nowe Miasto, Łódź Zdrowie), co wymagałoby budowy przystanków kolejowych jak i dodatkowych przystanków tramwajowych, a w Zgierzu ewentualnej korekty przebiegu linii tramwajowej na pewnym odcinku.

9) Łódzki Obszar Metropolitalny powinien mieć wspólną komunikację miejską

Istnieje wiele możliwości, pozwalających samorządom tworzyć wspólny zarząd nad istniejącą na obszarze aglomeracji siecią transportową. Aglomeracja łódzka z uwagi na swoją spójność przestrzenną jest idealnym miejscem do tworzenia nie tylko zintegrowanej taryfy biletowej, ale i wspólnego nadzorca sieci transportowej. Dlatego też optymalnym rozwiązaniem byłoby powołanie

Komunikacyjnego Związku Komunalnego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, który przejąłby kompetencje łódzkiego ZDiT i urzędników z miast ościennych. Korzyścią nader istotną z punktu widzenia pasażerów byłaby lepsza koordynacja rozkładów jazdy, a nawet zwiększenie możliwości obsługi obszarów peryferyjnych dzięki lepszej współpracy przewoźników z różnych miast.

10) Tramwaje podmiejskie powinny zyskać program rozwoju

Długofalowo system tramwajów podmiejskich powinien doczekać się rozbudowy. W Ozorkowie wystarczy przedłużyć linię tramwajową o kilkaset metrów w kierunku przystanku kolejowego Nowe Miasto, by umożliwić integrację nie tylko ŁKA i tramwaju, ale również centrum miasta i kolei. W Zgierzu warto wrócić do koncepcji odnogi tramwajowej na Osiedle 650-lecia z integracją z ŁKA na stacji Zgierz Północ. Przedłużenie tej linii i włączenie w ślad obecnej trasy tramwaju 46 w Proboszczewicach wydłużyłoby wprawdzie trasę z Ozorkowa do Łodzi o 3 przystanki, ale jednocześnie umożliwiłoby skomunikowanie północnej części Zgierza z koleją, szpitalem wojewódzkim i największym osiedlem w mieście. W Pabianicach koniecznym wydaje się powrót do idei budowy odnogi na osiedle Bugaj, którą rozpoczęto na przełomie lat 80. i 90., ale później zarzucono. Jej budowa umożliwiłaby nie tylko stworzenie połączenia tramwajowego między największą pabianicką sypialnią a Łodzią, ale również wydajnego systemu komunikacji miejskiej w Pabianicach w oparciu o tramwaj łączący osiedla Bugaj z dworcem PKP i szpitalem.

W perspektywie 20 lat powinno rozważyć się reaktywowanie linii tramwajowych do Aleksandrowa Łódzkiego p. Zielony Romanów oraz linii do Rzgowa (spod CZMP).

Pomysły te, choć ambitne, nie wydają się nierealne, jeśli Łódź istotnie zamierza stać się centrum nowoczesnej aglomeracji, oferującej swoim mieszkańcom atrakcyjne warunki życia i skutecznie konkurującej z innymi ośrodkami w Polsce i zagranicą.



Rafał Górski

Zespół Studiów i Analiz
Instytut Spraw Obywatelskich (INSPRO)