

II konferencja „Przyjazny Transport - Lepsze Miasto” Łódź, 27 kwietnia 2006

Czas na kolej. Kolej na Łódź.

Od momentu wstąpienia do UE Polska zaczęła otrzymywać znaczne sumy z budżetu wspólnoty z przeznaczeniem na modernizację gospodarki. W latach 2004÷2006 było to ponad 12 mld Euro, w latach 2007÷2013 będzie to blisko 60 mld Euro. Duża część z tych pieniędzy zostanie przeznaczona na infrastrukturę transportową: drogi, linie kolejowe, lotniska. Trwają prace i dyskusje dotyczące sposobu wykorzystania tych pieniędzy. Jakie są cele i priorytety i czy rzeczywiście możemy oczekiwać w najbliższych latach głębokiej modernizacji naszego systemu transportowego?

Stan kolei w województwie łódzkim jaki jest - każdy widzi. Na ile dostępne środki pozwolą nam dokonać jakościowej zmiany? Czy rzeczywiście będzie to skok cywilizacyjny, czy tylko uda nam się nadrobić część wieloletnich zaniedbań. Planując inwestycje w najbliższych latach musimy zdecydować, czy finansować tylko najpilniejsze potrzeby wynikające z tych zaniedbań, czy część środków przeznaczyć na rzeczywiście nową jakość (vide szybka kolej Warszawa - Łódź - Wrocław/Poznań).

Koleje to nie tylko ruch dalekobieżny. Nie mniej ważna jest jej rola w ruchu regionalnym. Powinna stanowić szkielet systemu spajającego i integrującego poszczególne podregiony województwa z jego stolicą. Obecnie rola kolei regionalnej ulega coraz większej marginalizacji. Jak odwrócić tę tendencję i dlaczego właściwie należy to robić? Wszelkie próby zmiany istniejącego stanu wymagają postawienia prawidłowej diagnozy. Nie może się ona tylko sprowadzać do stwierdzenia, że wszystkie problemy da się rozwiązać zwiększając ilość pieniędzy przeznaczanych na kolej. Istnieje możliwość podjęcia wielu działań w sferze organizacyjnej które nie wymagają wielkich nakładów kapitałowych, a mogą być kluczowe dla poprawy sytuacji kolei regionalnych.

Przebudzenie – symptomy odbudowy kolei regionalnych w Polsce

Wśród szesnastu Urzędów Marszałkowskich są takie, które inwestują w kolej, kupując nowy tabor, uruchamiając zamknięte linie kolejowe z pożytkiem dla pasażerów. Niektóre z nich wzięły pełną odpowiedzialność za zarządzanie kolejami regionalnymi, inne również chcą powołać własne koleje. Warto się przekonać, że samorządy województw mają pomysły na kolej, która służy pasażerom. Może warto skorzystać w Łódzkiem z dobrych przykładów jak "robić" lepszą kolej?

Nowe ekonomiczne pociągi, nowe połączenia z miastami w regionach, zadowoleni pasażerowie i zerwanie z poglądem, że kolejną wolniej i niebezpiecznie... i to w Polsce...

Potrzeby dzisiejszej Łodzi

Przed transportem miejskim nie stoi już, jak 20 lat temu, zadanie dowiezienia pasażerów do zakładu pracy i z powrotem do domu o ustalonych z góry godzinach. Komunikacja publiczna musi sprostać konkurencji indywidualnej motoryzacji, musi więc możliwie najlepiej powielać zalety samochodu – dowozić mieszkańców jak najbliżej ich domów, być dostępną na niemal każde zawołanie i do tego przewozić ludzi możliwie szybko. Aby to było możliwe z planu miasta muszą zniknąć komunikacyjne białe plamy - obszary, w które nie dociera transport publiczny, tramwaje na najważniejszych ulicach miasta muszą jeździć równie często, co w innych miastach kolej miejska czy metro, zaś autobusy wygodnie podwozić ludzi tam, gdzie tramwaj nie dociera. Wszystkie środki transportu muszą być spięte w jeden precyzyjny system, za pomocą sieci węzłów przesiadkowych, których w dzisiejszej Łodzi w ogóle nie ma. Bez takich zmian organizacyjnych, choćby i z samymi najnowszymi pojazdami łódzki transport publiczny pozostanie nieefektywny.

Projekt „Autobus sztuki”

Już wkrótce na ulicach Łodzi ujrzymy nową linię autobusową. Aby służyć turystom i mieszkańcom uruchomiona zostanie linia łącząca najważniejsze muzea oraz ośrodki kulturalne Łodzi. Nowy autobus to nie tylko wygodny dojazd spod muzeum pod drzwi teatru, ale także informacja kulturalna i inne atrakcje. Linia ta to kolejny krok w tworzeniu w Łodzi przestrzeni przyjaznej turystom.

Wokół "Igreka". Koncepcja kolei wysokich prędkości w Łodzi - i co dalej?

Przebieg linii wysokich prędkości Warszawa – Wrocław/Poznań przez „węzeł” łódzki został w opracowaniu CNTK określony w dwóch opcjach. Jedna zakłada przejście głównej trasy obwodnicą i wprowadzenie do Łodzi tylko części pociągów wysokich prędkości, druga zakłada przejście pod centrum linią średnicową.

Wybór opcji powinien brać pod uwagę następujące okoliczności:

- a) wprężnięcie dworca głównego do pracy na rzecz rewitalizacji śródmieścia
- b) zagwarantowanie miastu i aglomeracji obsługi na wszystkich możliwych kierunkach w układzie równoodstępowym i pociągami możliwie najszybszymi i najbardziej komfortowymi;
- c) należyłą integrację w przynajmniej jednym punkcie węzłowym różnych poziomów obsługi kolejowej (od aglomeracyjnego po międzyregionalny) z przestrzenią śródmieścia;
- d) powiązanie z siecią transportu lotniczego.

Nie należy zapominać, że nie chodzi tylko o budowę „igreką”, ale o stworzenie węzła kolejowego w Łodzi, należycie służącego miastu i Polsce Centralnej. Niestety, można mieć wątpliwości, czy obecne cywilizacyjne zapóźnienie Łódź zdoła kiedykolwiek pokonać.