



## Stowarzyszenie Łódzka Inicjatywa na rzecz Przyjaznego Transportu

### Konferencja:

### „Przyjazny Transport – Lepsze Miasto”

Łódź, 4 marca 2005 r.

#### Streszczenia prezentacji:

##### **Łódzki Tramwaj Regionalny szansą na ożywienie transportu miejskiego w Łodzi**

*Przemysław Wnuk - Główny Manager ds. Projektu ŁTR w ZDiT*

Słowo „tramwaj” w Łodzi jednoznacznie kojarzy się z powolnym, zimnym, brudnym i przestarzałym środkiem transportu. W sposób oczywisty odstrasza to ludzi od korzystania z transportu publicznego i skutkuje coraz większym ruchem samochodowym – szkodzącym miastu. Negatywny stereotyp tramwaju jest oczywiście błędny, a tramwaje dla wielu miast Europy Zachodniej stały się wręcz szansą na odrodzenie i symbolem nowoczesności. Fundusze unijne otworzyły także i przed Łodzią szansę na rozpoczęcie procesu przebudowy transportu publicznego. Pierwszym elementem zmian stać ma się Łódzki Tramwaj Regionalny (ŁTR), który w przyszłości połączy Zgierz, Łódź i Pabianice. ŁTR będzie tzw. szybką linią tramwajową. Nie oznacza to wcale zakopania go w podziemnym tunelu lub prowadzenia na estakadzie. Tramwaj musi być jak najlepiej dostępny – a zatem prowadzić przez miejsca w które ludzie chcą dojechać – a te znajdują się na poziomie ulic. Aby pojazd kursował szybciej jeździć będzie po wydzielonym i wyremontowanym torowisku, na którym będzie mógł bez przeszkód rozwijać prędkość 70 km/h. Nie będzie również stał na skrzyżowaniach, gdyż elektroniczny system sterowania ruchem zawsze zagwarantuje mu zielone światło. Na trasie obecnej linii 11 pojawią się także nowoczesne wagony, dostępne dla niepełnosprawnych i oferujące znacznie wygodniejszą podróż. Na terenie Zgierza tramwaj zostanie wydłużony do największego w tym mieście osiedla mieszkaniowego – Osiedla 650-lecia. Jak uczą doświadczenia innych, także polskich miast taka inwestycja powinna szybko przyciągnąć nowych, bardziej wymagających pasażerów, a także wpłynąć na rozwój drobnej przedsiębiorczości i ożywienie ulic wzdłuż których przebiegać będzie trasa tramwaju.

##### **Niewykorzystana szansa, stracone zaufanie – projekt Szybkiego Tramwaju Widzew – Retkinia**

*Jarostaw Kubiak*

Kilka lat temu powstał projekt szybkiego tramwaju łączącego dwa największe łódzkie osiedla – Widzew Wschód (w przyszłości Olechów) i Retkinie. Tramwaje miały poruszać się po trasie 10 – posiadającej w pełni wydzielone torowisko. Opracowano projekt techniczny przebudowy trasy i rozpoczęto wymianę torowiska. Miejski przewoźnik tramwajowy rozpiął przetarg na nowoczesny tabor do obsługi szybkiej linii w wyniku którego zakupił 15 tramwajów typu Cityrunner – najtańszych spośród zgłoszonych ofert, po dziś dzień najnowocześniejszych w Polsce i niczym nie ustępujących tramwajom kursującym w miastach Europy Zachodniej. Niestety. W 2002 roku miasto porzuciło inwestycję. Nowo zakupiony tabor skierowano na tylko częściowo odnowioną trasę, na której ulega przyspieszonej dewastacji – włącznie z mechanicznym obrywaniem elementów podwozia i nadwozia. Nie dokończono także modernizacji platform przystankowych, która umożliwiłaby korzystanie z tramwaju niepełnosprawnym, nie spróbowano nawet wprowadzić priorytetu dla tramwaju, który obecnie w wielu miejscach jest wręcz upośledzony w stosunku do transportu indywidualnego. Nie rozpoczęto w ogóle prac nad opracowaniem systemu sterowania ruchem, który gwarantowałby tramwajowi zielone światło na skrzyżowaniach. Co gorsza tramwaje skierowano także na znajdującą się w jeszcze gorszym stanie technicznym linię 12, gdzie dochodziło nawet do tak groźnych awarii jak wkręcenie się kostki brukowej pomiędzy koła tramwaju! Skutkiem tego tramwaje, przez rok kursowania w Genewie – bezawaryjne, w Łodzi nierzadko muszą zjeżdżać awaryjnie do zajezdni. Kto wie jednakże, czy nie gorszym skutkiem tej niezrealizowanej inwestycji jest błędny wizerunek pojęcia „szybki tramwaj”, jaki wypracowali sobie Łodzianie. Większość z nich utożsamia je obecnie z nowym taborem wlokącym się po starym torowisku, pod względem efektywnej prędkości podróży – nie różniącym się niczym od dotychczasowych tramwajów. Dlatego też przy próbie realizacji

ŁTR należy spodziewać się znacznie silniejszej niechęci społeczeństwa nauczonego złym doświadczeniem, że obiecywane inwestycje transportowe i tak nie są potem realizowane.

#### **System transportowy w służbie pasażera.** *Tomasz Bużalek*

Tworzenie systemu transportowego nie może opierać się jedynie na wybranych właściwościach stosowanych rozwiązaniach. Nie można efektywności systemu, jak często robi się to w potocznym obiegu, przyrównywać do prędkości maksymalnej stosowanych środków transportu. Jedną z cech, mającą ogromne znaczenie dla pasażera jest dostępność środka transportu – rozumiana zarówno jako fizyczną odległość, którą musi przebyć pasażer, by zainicjować podróż, jak i czas, jaki zajmie mu oczekiwanie na przyjazd środka komunikacji. Tak rozumianą dostępność charakteryzuje gęstość sieci oraz częstotliwość kursowania.

Gęstość sieci tramwajów – stanowiących podstawę systemu transportu zbiorowego miasta, systematycznie maleje. W najbliższych latach planowana jest likwidacja linii na ul. Łagiewnickiej, Północnej oraz trasy na osiedle Koziny. Ta ostatnia linia, istniejąca z resztą od 105 lat, kryje w sobie ogromny niewykorzystany potencjał. Skierowanie na nią tramwaju łączącego Teofilów z Dąbrową – zastępującego obecne linie 7 i 13 znacznie poprawiłoby jakość podróżowania i wynik ekonomiczny trasy na Kozinach. Umożliwiłoby także wprowadzenie na wszystkich najważniejszych ciągach komunikacyjnych miasta bardzo wysokiej – dwu-trzyminutowej częstotliwości kursowania tramwajów (poprzez wprowadzenie, lub przywrócenie, 7,5 minutowej częstotliwości kursowania na liniach 9, 14 i linii 13 o sugerowanym przebiegu). Rozwiązanie takie nie pociągnęłoby za sobą większych kosztów (konieczna modernizacja dwu skrzyżowań oraz wprowadzenie na trasy jednego wagonu więcej niż obecnie), a znacznie poprawiłoby ich atrakcyjność i w szybkim tempie przełożyłoby się na efektywniejsze wykorzystanie całej sieci tramwajowej i wzrost poziomu zadowolenia pasażerów komunikacji miejskiej w Łodzi.

#### **Zdobyć zaufanie pasażera.** *Tomasz Konieczny*

Warunkiem zachęcenia mieszkańców miasta do korzystania z komunikacji zbiorowej musi być jej dostępność zawsze, gdy jest ona potrzebna. W większych miastach wymusza to organizację komunikacji nocnej, która choć skromniej niż dzienna – musi być w stanie efektywnie służyć mieszkańcom. Łódzki system autobusów nocnych już od dawna nie jest dostosowany do potrzeb miasta – wydatnie świadczy o tym choćby skierowanie połowy z jeżdżących linii na osiedle Dąbrowa, a zaledwie jednej – na ogromne osiedla Janów, Olechów i Widzew Wschód. Łódzki system komunikacji nocnej wymaga natychmiastowej zmiany. Odpowiadając na zapotrzebowanie Stowarzyszenie IPT opracowało projekt reformy linii nocnych. Najważniejszymi założeniami jest wprowadzenie równomiernego kursowania autobusów na poszczególnych liniach i zmiana ich tras w taki sposób, by spotykały się one w jednym, centralnym punkcie. Zwróćmy uwagę, iż obecnie przy ledwie ośmiu liniach nocnych przejazd nocą w wielu relacjach jest niemal niemożliwy. Jeśli linie te spotykałyby się w jednym miejscu umożliwiając przesiadkę – pasażer byłby w stanie z każdego miejsca w mieście dotrzeć do dowolnego celu w relatywnie krótkim czasie. Szczegóły proponowanych rozwiązań (trasy, częstotliwości kursowania autobusów) znajdują się na stronie: [www.ipt\\_lodz.toya.net.pl](http://www.ipt_lodz.toya.net.pl) lub wśród materiałów z konferencji.

#### **Lepsze miasto** *Dr Jacek Wesolowski*

W 2004 roku przez grono ekspertów wywodzących się głównie z łódzkich uczelni opracowany został program rewitalizacji centrum Łodzi (w szczególności dwóch obszarów w śródmieściu). Żadna rewitalizacja obszaru nie ma szans powodzenia, jeśli tworzona będzie w oderwaniu od otoczenia. Z założenia tego wynikało opracowanie przez zespół pod kierownictwem prof. Rudnickiego planu zmiany systemu transportowego śródmieścia Łodzi. Zakłada on przede wszystkim stworzenie w Łodzi – wzorem niemal wszystkich miast europejskich – stref ruchu uspokojonego i lekkiego (pieszo – rowerowego). Zakłada on także wyraźną priorytetyzację transportu publicznego, w tym tramwajowego oraz wytworzenie systemu dróg obwodowych śródmieścia, które przejęłyby ruch samochodowy obecnie przeciskający się przez samo centrum miasta. Przyjęcie takich rozwiązań – jak pokazują przykłady z całego świata – przyczyniłoby się nie tylko do udrożnienia systemu komunikacyjnego i podniesienia komfortu podróżowania, ale przede wszystkim do szybkiego odrodzenia śródmieścia – obecnie znajdującego się nierzadko w fazie tzw. ugoru miejskiego. Centrum miasta stałoby się miejscem przyjaznym, w którym ludzie chętniej przebywaliby i mieszkali, co w linii prostej prowadzi do ekonomicznego odrodzenia się obszarów miasta.

#### **Narodowy Plan Rozwoju – czas na program dla Łodzi.** *Piotr Szalkowski*

W latach 2007-2013 Polska może dysponować kwotą nawet ponad 140 mld € na finansowanie wybranych cędów związanych z wyrównywaniem dysproporcji w rozwoju poszczególnych krajów UE. Około połowy tej kwoty możemy otrzymać z budżetu Unii Europejskiej, drugie tyle musimy znaleźć w krajowych budżetach – centralnym i lokalnych oraz u prywatnych inwestorów. Nawet do 50% dostępnych środków może być przeznaczony do zagospodarowania w regionach. Od tego, jak te pieniądze zostaną wydane zależy, jakiego uda się dokonać postępu cywilizacyjnego i ekonomicznego. Temu właśnie ma służyć Narodowy Plan Rozwoju (NPR) – dokument który wskaże kierunki rozwoju Polski na najbliższe lata. Jednym z elementów NPR jest Strategia Rozwoju Transportu, która wyznacza cele rozwojowe sektora transportu w latach 2007-2013. Jest ona zgodna z polityką transportową Unii Europejskiej, w tym z zasadami trwałego zrównoważonego rozwoju. Aby jak najlepiej

przygotować się do zaabsorbowania dostępnych środków dla naszego regionu, już dziś należy rozpocząć działania przygotowawcze. Między innymi należy rozpocząć publiczną debatę nad strategicznymi celami, priorytetami i sposobami osiągnięcia założonych celów. Trzeba stworzyć dobry program dla Łodzi i regionu przy zaangażowaniu jak najszerszych grup społeczeństwa.

### **Kolej – czynnik integracji regionu.** *Piotr Szatkowski*

Powszechnie wiadomo jest, że nie najlepszy jest stan kolei w Polsce. Nie inaczej jest w Łodzi i całym regionie. Oferta zarówno w zakresie przewozów dalekobieżnych jak i lokalnych nie zabezpiecza podstawowych potrzeb. Jaka jest obecnie rola kolei w systemie transportu miejskiego i regionalnego, a jaka być powinna? Co należy zrobić, aby podnieść udział i znaczenie transportu kolejowego oraz dlaczego należy to robić? Jaki model systemu transportowego będzie najlepszy dla Łodzi i regionu i czy wstąpienie do Unii Europejskiej zbliża nas do realizacji tego modelu. Integrowanie różnych gałęzi transportu publicznego jest warunkiem koniecznym dla sprawnego funkcjonowania transportu w dużych aglomeracjach. Jak w warunkach Łódzkich można zrealizować ideę zintegrowanego systemu transportowego, który pozwoliłby lepiej połączyć poszczególne ośrodki regionalne i zagwarantował trwały rozwój lokalnych społeczności? Czy miasto wielkości Łodzi potrzebuje szybkiej kolei miejskiej? Jak pogodzić zadania kolei regionalnej i aglomeracyjnej oraz jak zintegrować koleje z transportem miejskim? Czy rozbudowa łódzkiego węzła kolejowego pozwoli jednocześnie poprawić obsługę ruchu lokalnego i dalekobieżnego? Odpowiedź na te i podobne pytania pozwoli nam przygotować dobry program modernizacji transportu w naszym regionie, dzięki któremu wykorzystamy dostępne środki unijne w możliwie najlepszy sposób.

### **Lata świetne stąd - Niewykorzystany potencjał czyli o upadku i drogach ratunku dla kolei w łódzkiem** *Maciej Dutkiewicz*

Kolej na terenie województwa łódzkiego przeżywa wyraźny kryzys. Co roku likwiduje się kolejne pociągi, a te które jeszcze jeżdżą są coraz wolniejsze i oferują coraz gorszy standard podróży. Niektórym trasom kolejowym grozi całkowite zamknięcie. Kolej w Polsce należy obecnie do jednych z najgorszych w Europie. Nowoczesny tabor, rodem z Niemiec czy Szwajcarii, popularny w krajach Unii Europejskiej w coraz większej ilości wyjeżdża także na trasy – także lokalne – w Słowenii, na Słowacji, Węgrzech, czy nawet Rumunii (zakupiła 150 nowoczesnych pociągów Desiro). Nowoczesne wagony hiszpańskie Talgo zakupiły niedawno koleje Kazachstanu... Jednakże także i w Polsce – za sprawą Urzędów Marszałkowskich podjęto próby ratowania kolei lokalnych. Umożliwiły to tzw. autobusy szynowe czyli niewielkie jednostki – lżejsze, oszczędniejsze, mniej energochłonne – a zatem dużo tańsze w eksploatacji. Doskonale sprawdzają się one na mniej obciążonych liniach – najmniejsze szynobusy przewidziano na kilkudziesięciu pasażerów. Autobusy szynowe to także wyższy komfort podróży i krótszy czas przejazdu – mówiąc krótko stanowią szansę na utrzymanie przewozów i ponowne przyciągnięcie pasażerów do kolei. Pod koniec 2005 roku na terenie Polski poruszać się będzie ponad 70 takich jednostek. Najbardziej prężne województwa będą dysponować kilkunastoma szynobusami. W województwie łódzkim, jako jedynym w Polsce – nie będzie ani jednego.

### **Mobilność dla społeczności lokalnych.** *Maciej Dutkiewicz, Tomasz Bużalek*

Obecny wizerunek polskich kolei wąskotorowych jako starych powolnych wagoników nadających się co najwyżej na atrakcję turystyczną wypracowany został przez pięćdziesiąt lat zaniedbań ze strony narodowego przewoźnika – PKP. Początek lat dziewięćdziesiątych XX wieku dla wielu „wąskotorówek” stanowił kres funkcjonowania. Wiele z nich znikło bezpowrotnie, niektóre funkcjonują jako koleje turystyczne. Czy to jednak jedyna droga? Pozytywnym przykładem mogą być koleje organizowane przez Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych z Kalisza, a wśród nich Śmigielska Kolej Dojazdowa uruchamiająca nawet 6 par pociągów dziennie (dla porównania – mieszkańcom Drzewicy PKP gwarantuje 1 połączenie dziennie, mieszkającym w Opocznie, Głownie, Strykowie - 3 pary pociągów). Zarząd Śmigielskiej Kolei Dojazdowej w porozumieniu z wielkopolskim Urzędem Marszałkowskim występuje nawet o dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej. Znajdująca się w województwie łódzkim Krośniewicka Kolej Dojazdowa jest drugą z funkcjonujących w Polsce wąskotorowych kolei osobowych. Nie wiadomo jednakże jak długo, gdyż odpowiedzialny za przewozy kolejowe łódzki Urząd Marszałkowski – w przeciwieństwie do swojego wielkopolskiego odpowiednika – systematycznie odmawia dotowania KrKD argumentując potrzebę dotowania kolei obsługiwanych przez PKP. Przyszłość krośniewickiej wąskotorówki wciąż wisi na włosku. A czym tak naprawdę różni się kolej wąskotorowa od normalnotorowej? Liczne przykłady ze świata pokazują, że wąskotorówki wcale nie są upośledzone technologicznie. Przykłady na to znaleźć można na całym świecie zaczynając od łódzkich tramwajów i kolei na słowackim Podtatrzu kursujących z prędkością 70 km/h poprzez koleje FEVE w Hiszpanii i greckie koleje OSE z wąskotorowymi pociągami klasy InterCity, skończywszy na kolejach szwajcarskich i japońskich osiągających prędkości, jakich nie przekraczają w Polsce pociągi normalnotorowe – 160 km/h. Takich „przeżytków” można tylko pozazdrościć...