

KIJ W MROWISKU - ŁÓDŹ ŁĄCZY

Trwają konsultacje *Modelu zrównoważonego transportu zbiorowego w Łodzi 2020+*. Po czterech debatach eksperckich przyszedł czas na spotkania na osiedlach i w dzielnicach (styczeń-marzec), cały czas można też wypełniać specjalny formularz konsultacyjny. Ponieważ prezydent Zdanowska we wstępie do omawianego dokumentu zachęca do zaangażowania się w tworzenie ostatecznej wersji programu, przekazuję garść swoich uwag.

Dokument przygotowało liczne grono specjalistów z Urzędu Miasta, ZDiT-u, MPK, Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, a także społecznicy ze Stowarzyszenia Inicjatywa na rzecz Zrównoważonego Transportu (taki Fenomen tylko od tramwajów). W sumie 19 osób. Powiedzieć, że efekt ich pracy to totalna porażka, byłoby pewną przesadą. To raczej porażka honorowa, powiedzmy 2:5 po niezłej pierwszej połowie. Kilka dobrych pomysłów, które nie wychodzą jednak poza ogólniki, kilka pomysłów średnich i dużo nielogiczności. Tak jakby w tym mieście nikt niczego z nikim nie uzgadniał, nie widział sprawy całościowo. Brakuje mi w tym programie szerszego spojrzenia. Są modne hasła o zrównoważonym transporcie, parkingach, rowerach miejskich itp., ale nikt nie zastanawia się, jak to ma działać.

1. Już diagnoza problemów komunikacyjnych budzi sporo zastrzeżeń. Na pierwszym miejscu wymieniono "niekomfortowe przesiadki między autobusem i tramwajem" (to jakaś obsesja, która może się skończyć budową kolejnych stajni egzotycznych zwierząt), a na drugim "wewnętrzną konkurencję między autobusem i tramwajem". Cokolwiek ta "wewnętrzność" miałyby znaczyć, nie jest to chyba najważniejszy problem. Autorzy, owszem, zauważają problem zbyt długiego czasu podróży i niskiego komfortu, ale zupełnie pomijają kilka ważnych kwestii. Prawdziwe problemy to: źle wytyczone trasy linii komunikacyjnych, blokowanie torowisk przez samochody na niepotrzebnie zwężanych jezdniach, agresywni i/lub śmierdzący pasażerowie, arogancja kontrolerów, zbyt wczesny ostatni kurs na peryferyjnych liniach, przepisy uniemożliwiające otwieranie drzwi w drugim w kolejce do przystanku pojeździe.

2. Wyliczenie "Wyzwań" nie budzi sprzeciwu, ale już "Założenia strategiczne" są mocno dyskusyjne. Na przykład zwiększenie częstotliwości kursowania z 12 do 7,5 minuty - skąd autorzy wzięli akurat 7,5 minuty? Czy w rozkładach będą te połówki uwzględnione? Czy nie prościej byłoby, gdyby tramwaje jeździły co 10 minut? Według dokumentu tak będzie w okresie pilotażowym, który wypadnie... latem 2016. Łódź byłaby jedynym miastem, które latem zwiększa częstotliwość kursowania pojazdów.

Wątpliwość budzi też dążenie do ograniczenia pokrywających się linii autobusowych i tramwajowych - zwłaszcza, że autorzy chcą rozwijać wspólne przystanki autobusowo-tramwajowe, a nawet pasy autobusowo-tramwajowe. Linie mają się nie pokrywać, a jednocześnie jeździć po tym samym pasie. Bzdura i brak konsekwencji.

3. Podobno bardzo ważna jest "gradacja węzłów przystankowych". Tak jakby od tego, czy dany punkt nazwiemy węzłem głównym, aglomeracyjnym, miejskim czy osiedlowym, naprawdę coś zależało. Tych węzłów ma być 44, przy czym ani jednego w północno-wschodniej części miasta. Za to na Radogoszczu węzeł na węzle, podobnie w Śródmieściu. No i jeszcze jeden kwiatek - między dwoma głównymi węzłami, Dworcem Fabrycznym i Centralem, nie będzie żadnej komunikacji.

4. Jednym z założeń planu jest "uspokojenie ruchu w centrum". Niby to słuszny postulat, bo centra nie powinny być zatykane i zasmradzane przez sznury samochodów, ale konkretne rozwiązania wołają o pomstę do nieba. Na przykład zrobienie z Pomorskiej przy Rondzie Solidarności ulicy

dojazdowej, zamkniętej dla chcących przejechać przez rondo. Widać tu absolutny brak myślenia urbanistycznego - najpierw przenosi się w jedno miejsce wszystkie możliwe wydziały UŁ, a potem chce się zamknąć jeden z dwóch zakorkowanych wyjazdów z tego rejonu. A przecież wystarczyłoby nie zwężać ulicy i wydzielić torowisko tramwajowe krawężnikami, tak by nikt na nie nie wjeżdżał.

5. Brak jakiegokolwiek koordynacji widać też w sprawie ŁKA. Przystanki tej potencjalnie bardzo przydatnej kolei są umiejscowione w najdziwniejszych miejscach, w dodatku ZAWSZE po złej stronie torów. Gigantyczna inwestycja na trasie Widzew-Zgierz służy niewielkiej grupie pasażerów. Ale marnotrawstwo nie tylko na tym polega. Otóż podczas modernizacji linii kolejowej remontowano też mosty, m.in. na Telefonicznej i Warszawskiej. Oczywiście żadnego z tych przejazdów nie poszerzono, a teraz Telefoniczną chce się puszczać autobus (sic!). Będzie przepuszczał jadących z naprzeciwka na zwężeniu pod mostem? Przejazdy i przejścia przez tory to kluczowy problem łódzkiej komunikacji! Tory stały się rzekami XXI wieku - przejścia przez nie to prawdziwe przeprawy. Potrzeba więcej kładek dla pieszych, wiaduktów, tuneli dla rowerów pod nasypami. Inaczej zawsze tworzyć się będą wąskie gardła.

6. Idolem dla twórców opracowania jest tramwaj, któremu oddawana jest boska prawie cześć. Tym bardziej śmieszne wydają się plany rozbudowy linii tramwajowych. Czy autorzy byli kiedyś w terenie, czy swoje plany układali przy biurku? Pytam, bo nikt, kto zna Łódź, na poważnie nie wpisałby do planu przedłużenia linii tramwajowej wzdłuż Strykowskiej do Inflanckiej (jakieś 80 metrów). Ciekawe, choć z innego powodu, wydają się plany przywrócenia tramwaju na Wróblewskiego/Czerwonej i na Broniewskiego. Najpierw ktoś bez sensu je likwidował (na Czerwonej całkiem niedawno), by w następnej perspektywie przywracać. Może w Unii nikt się nie zorientuje.

Dobrym pomysłem jest natomiast tramwaj do CKD Akademii Medycznej (tam też w pewnym sensie kiedyś jeździł - na Przemyską) i do Matki Polki (ten z kolei pokryje im się z liniami autobusowymi).

7. Bus-pasy to kolejne szaleństwo. Nowe mają powstać na Jaracza, Rewolucji i Strykowskiej. Pierwsze dwa zakorkują centrum zupełnie, trzeci nie wiadomo czemu ma służyć, skoro linie autobusowe i tramwajowe nie mogą się pokrywać. Ale bus-pas jest w Łodzi wartością samą w sobie - na trasie WZ przy Widzewskiej jest bus-pas, po którym nie jeździ żadna linia.

Wypisałem siedem grzechów konsultowanego dokumentu. Więcej mi się nie chce, bo i tak nikt tych uwag nie uwzględni. Wiem, co piszę, mam doświadczenia z poprzednich konsultacji. Więcej o konsultacjach [tutaj](#)