

KIJ W MROWISKU - RYSOWANIE PLANU

Od dziecka fascynowałem się tramwajami i autobusami. Zamiast do zoo czy do cyrku, wyciągałem rodziców na wycieczki na odległe od domu krańcówki, a gdy tylko nauczyłem się czytać - godzinami studiowałem plany miasta z wykazami linii. Tajemnicze nazwy, np. Skalna/Saneczkowa czy Zakładowa/Dyspozytorska posiadały moc magicznych zaklęć stwarzających rzeczywistość. Ulice, po których nie jeździł autobus ani tramwaj, miały dla mnie nieco podejrzany status ontologiczny. Istniały na niby jak schulzowska ulica Krokodyli.

Gdy miałem osiem lat, zakupiłem sobie olbrzymi karton (zajmował pół pokoju), na którym wyrysowałem schemat głównych ulic miasta. Następnie przystąpiłem do projektowania własnego układu komunikacji zbiorowej. Pierwsza linia, której trasę naniósłem na plan, łączyła (co za przypadek) moje osiedle z okolicą, w której mieszkała moja babcia. Z czasem projekt rozrósł się w całkiem spójną i logiczną sieć połączeń. Pamiętam, że myślałem o mniejszej liczbie linii o długich trasach i dużej częstotliwości kursowania. Dwadzieścia lat później miasto przyznało mi rację - z 29 linii tramwajowych zrobiło się 15.

Wszystko to przypomniało mi się, gdy przeczytałem wiadomość o zleceniu przez ZDiT opracowania nowego planu transportowego. Za prawie pół miliona złotych konsorcjum trzech firm pod przewodnictwem krakowskiego oddziału Związku Inżynierów i Techników Komunikacji opracowało trzy warianty przebiegu tras łódzkich autobusów i tramwajów. Żaden z nich nie zyskał aprobaty radnych z komisji transportu, czemu akurat się nie dziwię. Plany są bowiem radosną twórczością ludzi, którzy zupełnie nie znają specyfiki miasta (szczegółowe przedstawienie trzech projektowanych wariantów można znaleźć na stronie [Dziennika Łódzkiego](#)). Takich projektów mogę wymyślić pięć w ciągu dnia - dajcie mi tylko duży arkusz papieru i kolorowe mazaki.

Chciałem napisać: takich projektów mógłbym wymyślić dowolnie dużo, ale nie byłaby to prawda. Przynajmniej w przypadku tramwajów, które - takie jest założenie - mają być w Łodzi podstawowym środkiem transportu. Otóż mamy w Łodzi określoną liczbę torowisk i kilkanaście krańcówek. Oczywiście jest, że niektóre z nich (Strykowska, Wycieczkowa, Stoki, Telefoniczna, Lodowa, Chojny, Śląska, Żabieniec, plac Niepodległości, Północna, Zdrowie, Koziny) są mniej ważne niż krańcówki na dużych osiedlach (Szczecińska, Wyszyńskiego, Dąbrowa, Kurczaki, Helenówek czy nowa krańcówka przy Dellu). Tak więc na te mniejsze dajemy po 1-2 linie, na te większe 3, po czym próbujemy to wszystko połączyć. Ponieważ większość skrzyżowań polikwidowano, możliwości wyboru trasy nie jest znowu tak dużo. Chodzi o w miarę sensowne połączenia północy z południem i wschodu z zachodem. W razie czego do zagospodarowania mamy jeszcze linie podmiejskie.

Trochę zmian w stosunku do obecnego stanu jest koniecznych, bo zmieni się układ ulic wokół dworca Łódź-Fabryczna i pojawi się nowa linia na Olechów. Przydałoby się uporządkowanie bałaganu z 16, 16A, 11 i 46, dobudowanie łącznika Paderewskiego- Śmigłego-Rydza, wyeliminowanie dublujących się linii (7 i 13), ewentualnie dodanie linii z Teofilowa na Politechnikę (coś jak dawne 26). Z resztą trzeba trochę pokombinować, najlepiej zmieniać jak najmniej, bo ludzie się przyzwyczajają. Wprowadzić nowy układ linii tramwajowych, autobusy zostawić bez zmian i czekać, co z tego wyniknie. Potem ewentualnie likwidować linie, na których nie będzie pasażerów. Dziękuję - należy się 448 690 złotych. Zresztą, niech stracę - może być 44 869, czyli jedna dziesiąta tego, co wydał ZDiT.

I tu dochodzimy do problemu głównego: ZDiT po raz kolejny zamawia w firmie z innego miasta dokument będący podstawą rozwoju Łodzi w jakiejś dziedzinie. Tak samo było ze studium systemu

transportowego, które przygotowało Biuro Planowania Rozwoju Warszawy. W obu przypadkach ci ludzie nie czują Łodzi, projektują to wszystko zza biurka w swoich miastach, na podstawie planów i badań ruchu. A przecież trzeba takim MPK jeździć na co dzień, by wiedzieć co nieco o zwyczajach pasażerów, miejscach przesiadek, sensowności tras i przystanków. Oczywiście, spojrzenie z zewnątrz jest nieraz twórcze - pozwala zobaczyć rzeczy, których mieszkańcy już nie widzą, bo na tyle się do nich przyzwyczaili. Ale bez przesady - udział łodzian jest w tym wszystkim konieczny. I nie chodzi o konsultacje typu: trzy warianty do wyboru, znajdź 20 szczegółów, którymi się one różnią.

A co do drugiej części rewolucji komunikacyjnej, czyli nieco zastępczego problemu numeracji - jestem za ograniczeniem wariantów danej linii (mnożenie w nieskończoność odmian A, B, C prowadzi do chaosu w rozkładach). Proponuję najwyżej dwa warianty trasy i powrót do oznaczenia "bis" dla trasy zmodyfikowanej. Jeżeli tych wariantów ma być więcej - nadać linii nowy numer. Niechaj łacina przetrwa chociaż na tramwajowych tablicach.