

KIJ W MROWISKU - STACJA ŁÓDŹSTOK

Najpierw zagroził jej wiadukt wzdłuż Niciarnianej, z którego jednak zrezygnowano. Od 1 września mamy nowego faworyta - przystanek Łódź-Stoki, otwarty na trasie Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej z Widzewa do Zgierza.

Pomysł, by za pieniądze z Unii odnowić rzadko ostatnio używaną trasę kolejową, która kiedyś była częścią projektu kolei obwodowej, wydawał się znakomity. Niestety, jak zawsze u nas w Łodzi - najgorzej jest z realizacją. Bo choć pociągiem z Widzewa do Zgierza dojedziemy w 15 minut, co jest wynikiem fantastycznym, to radość psuje nieco fakt, że do tego szybkiego pociągu trudno wsiąść. A to za sprawą fatalnie pomyślanych przystanków. I nie chodzi nawet o ich złe rozmieszczenie - Łódź-Stoki, Łódź-Marysin i Łódź-Arturówek to stare przystanki, które w ramach projektu zostały przywrócone do życia (od biedy można przyjąć tłumaczenie, że we wniosku o remont linii musiały zostać stare lokalizacje). Chodzi raczej o ich złe skomunikowanie z osiedlami. Przecież stacje są po to, by ktoś na nich wsiadał do pociągu.

Najlepszym przykładem jest tu przystanek przy wiadukcie na Pomorskiej, nie wiadomo dlaczego nazwany Łódź-Stoki. Mieszkańcy tego osiedla nie mogą się bowiem do niego w żaden sposób przedostać (peron zbudowano po złej stronie torów). Mogą co prawda forsować nasyp, przechodzić przez tory i wspinać na peron, ale jest to i niebezpieczne, i zakazane. Grozi więc wypadkiem lub mandatem. Mogą też lecieć naokoło przez wiadukt drogowy - zajmie im to około 5 minut, tyle, co podróż na Widzew i połowę tego, co podróż do Zgierza. Ale nawet taki spacer nie gwarantuje dojścia do peronu po chodniku, którego wzdłuż Pomorskiej po prostu nie ma. Jedyne zejście z peronu prowadzi prosto na jezdnię drogowego ślimaka (fragment budowanego od 28 lat systemu wiaduktów wokół szpitala). Nawet się nie dziwię, że nie ma tam pasów - dokąd bowiem miałyby prowadzić przejście? Do dziury?

Mieszkańcy Stoków mają więc stację, do której nie mogą się dostać. W pierwszym, darmowym dniu funkcjonowania trasy, widziałem, jak przeskakiwali przez tory, niepewnie się rozglądając. Znając uprzejmość i otwartość na ich potrzeby policji i straży miejskiej, można się tam wkrótce spodziewać patroli spragnionych pieniędzy z mandatów. To dodatkowo wkurzy mieszkańców, którzy na pociągi o wdzięcznej nazwie "Flirt" mogą sobie na razie popatrzeć (pociągi jeżdżą po nasypie) albo mogą sobie ich posłuchać (przed przejazdami maszyniści muszą trąbić).

Próbowałem dochodzić prawdy o przyczynach tak absurdalnego projektu. Najpierw jakiś inżynier nadzorujący na miejscu budowę przyznał mi rację, ale zasłonił się dokumentacją. Rzeczniczka Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej stwierdziła, że ŁKA jest tylko przewoźnikiem i wozi ludzi, zatrzymując się tam, gdzie PKP-PLK zrobi jej przystanki. Dziwna logika jak na spółkę, która musi przecież dbać o zyski. Z kolei rzecznik działu inwestycji Polskich Linii Kolejowych z Warszawy poinformował mnie uprzejmie, że zaprojektowali taki układ przystanków po konsultacji z samorządem. Myślałem, że chodzi mu o Urząd Marszałkowski, ale nie - to miasto wypowiedziało się w tej kwestii. A więc jesteśmy w domu - łódzcy specjaliści od transportu potrafią zepsuć wszystko.

Jakaś logika jednak w ich działaniach była - podobno przystanek ma służyć ludziom jadącym do szpitala i studentom Uniwersytetu Medycznego. Dlaczego więc stacja nie nazywa się Łódź-Szpital? Może dlatego, że najbardziej znaną kliniką w kompleksie między Pomorską a Czechosłowacką jest psychiatria. Nazwa Łódź-Szpital Wariatów dobrze oddawałaby sens inwestycji. Śmieszne, tylko kto za to płaci? W 85% Unia Europejska. Inwestorem jest Urząd Marszałkowski, który powołał spółkę ŁKA. Tory i stacje dla pociągów tej spółki projektowała warszawska centrala PKP-PLK po

konsultacjach z miastem, a roboty wykonywała firma z Kielc. Mieszkańców nikt o nic nie pytał, a dziennikarze przedrukowują komunikaty prasowe rzeczników. Ratunku!

Ale to nie koniec kolejowych absurdów na Stokach. Lokalizacja nieszczęsnego peronu była zimą przedmiotem sporu, były nawet jakieś protesty. Do czasu ich rozstrzygnięcia prawie gotowy peron rozebrano, by później odbudować go w tym samym miejscu. Przed laty peron był przy samym wiadukcie - gdyby tam go odbudować, piesi mieliby przejście (w zaroślach są nawet jeszcze stare stopnie). Żeby było śmieszniej jeszcze sto metrów dalej jest gotowy, czteropasmowy wiadukt, który od 25 lat niszczeje w krzakach - nie jest bowiem połączony z żadną ulicą. Wydaje się, że to wszystko przerasta ludzi budujących nasze miasto. Dlatego prosta odpowiedź zupełnie darmo: zróbcie dla pieszych przejście pod torami na zachodnim krańcu peronu - wystarczy wykopać w nasypie mały tunelik i wzmocnić tę dziurę betonowymi ściankami i stropem. Zadanie dla was na najbliższe 25 lat.