

KIJ W MROWISKU - TUNEL Z PRYZSTANKAMI

Codziennie z okna obserwuję postępy prac na budowie dworca Łódź Fabryczna. Dźwigi prężą stalowe mięśnie, rzędy ciężarówek wjeżdżają do dziury w betonowym stropie, robotnicy montują kolejne okienka szklanego dachu. Pod ziemią też coś się tam musi dziać, bo dworzec będzie podziemny. Podobno we wrześniu przyszłego roku w końcu coś z niego odjedzie. To jednak nie koniec budowy i nie koniec sporów.

W 2017 roku powinna zacząć się budowa tunelu średnicowego, który ma połączyć Łódź Fabryczną z linią kolejową Zgierz - Łódź Kaliska. Bez tego połączenia, dającego możliwość przejazdu pociągom dalekobieżnym przez centrum miasta, budowa peronów Fabrycznego pod ziemią traci sens. Tunel sprawi, że nowy dworzec będzie przelotowy i będzie mógł przyjąć dużo więcej pociągów. Jest też szansą dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Pociągi z Łowicza, Kutna, Sieradza czy Koluśzek mogłyby dojeżdżać do centrum, co skróciłoby znacznie czas podróży korzystających z nich mieszkańców województwa. Pytanie tylko, gdzie miałyby się w centrum zatrzymywać?

Że na Fabrycznym, to oczywiste. Ale czy potrzebne są inne przystanki? Już prawie 1500 osób podpisało skierowaną do minister infrastruktury i rozwoju petycję w sprawie budowy stacji Łódź Centrum, która miałaby powstać w rejonie skrzyżowania ulic Zachodniej i Zielonej. Bardzo poważnie jest też rozważany przystanek w okolicach Manufaktury - w aktualnym projekcie tunel łączący łódzkie dworce nie biegnie po linii prostej, lecz po łuku, skręcając za Fabrycznym na północ.

Dla środowisk związanych z działającymi na rzecz miasta ruchami miejskimi stacja w centrum jest sprawą kluczową. Wiele osób zaniepokojonych jest informacjami, że w przygotowywanym studium wykonalności inwestycji koncepcję dodatkowego przystanku próbuje się podważyć. Stąd właśnie wspomniana [petycja](#), profile na Facebooku i publiczne dyskusje. Argumenty za budową stacji wydają się oczywiste: wzrost znaczenia kolei jako alternatywnego dla samochodów środka transportu, stworzenie stacji blisko głównej linii tramwajowej, skomunikowanie z centrum Łodzi okolicznych miejscowości i bardziej racjonalne wykorzystanie i tak przecież budowanego tunelu. Cztery mocne strzały.

Ale i kontrargumentów da się przytoczyć niemało. Po pierwsze cena: kosztuje nie tylko wybudowanie, ale i utrzymanie stacji. Po drugie: bliskość dworca Łódź Fabryczna (skrzyżowanie Zachodnia/Zielona to przecież zaledwie kilkaset metrów). Każdy w miarę sprawny człowiek dojdzie z Fabrycznego na Piotrkowską w kilka minut (a przecież pociąg też będzie jechał - powiedzmy - 2 minuty). Po trzecie: to na Fabrycznym budujemy węzeł multimodalny i tam mamy się przesiadać z pociągu na tramwaj (zmiana tras, by tramwaje podjeżdżały pod dworzec). Po czwarte wreszcie: jeśli pociąg będzie co chwila stawał i jeździł naokoło, straci główną swą zaletę szybkiego środka transportu (brany pod uwagę pomysł z trzema stacjami pośrednimi jest już chyba przesadą). Tramwaje też mogłyby mieć przystanki co 100 metrów, żeby każdy miał blisko do domu, ale wtedy podróż do śródmieścia trwałaby godzinę.

Mamy więc za i przeciw, plusy jednak przeważają. Może jednak iść na kompromis i lekko zmodyfikować ideę dodatkowego przystanku. Stacja Centrum powinna moim zdaniem powstać kawałek dalej, w okolicach skrzyżowania Więckowskiego/Gdańska. Ożywiłoby to zapomniane okolice Starego Polesia, przywróciło znaczenie placowi Barlickiego. Bliskość Teatru Nowego, Teatru Arlekin, Muzeum Sztuki i Akademii Muzycznej uczyniłoby ze stacji Centrum - Stacją Kultura. W

podziemiu mogłaby powstać jakaś galeria fotografii i punkt sprzedaży biletów na imprezy artystyczne. Warunek jest jeden - aby to miało sens, pociągi aglomeracyjne muszą jeździć dłużej, tak by można nimi było wrócić ze spektaklu w teatrze (ostatni skład o 22.30). Przesiadać można by się na tramwaje jadące Gdańską (15 na Politechnikę Łódzką). A kto koniecznie chciałby skorzystać z tramwaju jadącego Zachodnią - też nie będzie miał daleko. A następna stacja niech powstanie na rogu Drewnowska/Karskiego - odległości będą rozsądne i skorzystają też mieszkańcy Bałut.

Osobną sprawą jest kwestia adresata tych wszystkich petycji i próśb. Stację Centrum popiera Urząd Marszałkowski, który finansuje ŁKA, popiera ją też Rada Miasta, która jest w Łodzi gospodarzem. I co? I nic. I tak decydujący głos ma kolej, która jest właścicielem torów i zleca inwestycje. To państwo w państwie, rządzące się swoimi prawami i interesami. Efekt może być taki jak przy modernizacji linii Widzew-Zgierz: w złych miejscach źle zaprojektowane przystanki dla nikogo (wszystkie trzy), perony zawsze nie z tej strony, co potrzeba i puste pociągi wożące powietrze przez niezabezpieczone przejazdy. No może niezabezpieczonych przejazdów w tunelu nie będzie.