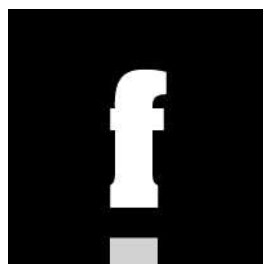


ROZWIĄZANIE KOMUNIKACYJNE NA RZECZ REWITALIZACJI FUNKCJONALNEJ ULICY PIOTRKOWSKIEJ

EUROPEJSKI TRAMWAJ KULTURY 2016



Rozwiązanie Komunikacyjne Na Rzecz Rewitalizacji Funkcjonalnej Ulicy Piotrkowskiej

Europejski Tramwaj Kultury 2016

Źródło: Polewski, J. (red.), 2008. Strategia Ochrony Łódzkiego Krajobrazu Kulturowego Jako Szersze Ujęcie Problemu Ulicy Piotrkowskiej. „Projekt III; cz. II [...]”; Urbanistyka/fabrYkancka.pl, Łódź

Opracowanie: Michał Berger, Tomasz Bużalek, Aleksandra Guminiak, Piotr Szałkowski, Jakub Polewski, Bartosz Stępień, dr hab. inż. arch. Jacek Wesołowski

Redakcja: Jakub Polewski

Przy współpracy: Stowarzyszenie Fabrykancka, Stowarzyszenie Łódzka Inicjatywa Na Rzecz Przyjaznego Transportu (IPT) oraz Klub Miłośników Starych Tramwajów

Prezentacja projektu: VII i VIII Sztab Piotrkowska [25. 04. i 09. 05. 2008]

1. Wstęp

Ulica Piotrkowska od samego jej powstania pełniła w sposób zdecydowany funkcję komunikacyjną, stanowiąc kręgosłup miasta w tym aspekcie. Pojawiła się w 1823 roku w wyniku regulacji Traktu Piotrkowskiego. W latach 1824 - 1828 stała się osią nowo wytyczonej osady przemysłowej „Łódka”, która dała początek Łodzi przemysłowej. W 1898 roku na Piotrkowskiej pojawił się tramwaj elektryczny – pierwszy w Królestwie Polskim. Rosnące natężenie ruchu na Piotrkowskiej przysparzało pewnych problemów, dlatego też po II Wojnie Światowej podjęto próby ograniczenia ruchu.

W latach '50. rozpoczęto „przerzucanie” linii tramwajowych na równoległą al. Kościuszki, czego wynikiem było ostatecznie ich zniknięcie z Piotrkowskiej w 1960 roku. Aby jednak nie paraliżować ruchu na tętniącej życiem ulicy, zdecydowano się na pozostawienie tam linii autobusowej. Już w latach '80. jednak Piotrkowska straciła również transport autobusowy, a dostać się na nią można od tego czasu jedynie z ulic poprzecznych.

W latach '70. powstał projekt przekształcenia Piotrkowskiej w deptak bez możliwości wjazdu samochodów. Koncepcję tę próbowano wdrożyć kilkakrotnie, pomimo jednak, że liczy sobie już niemal pół wieku, nigdy nie udało się zrealizować jej w pełni. Piotrkowska nie jest więc deptakiem (według badań przeprowadzonych na potrzeby programu „Prorevita” ulicą przejeżdżało nawet 400 samochodów na godzinę – obecnie prawdopodobnie więcej) a jednocześnie pozostaje słabo dostępna. Próba poprawy tego stanu rzeczy miał być „trambus”, jednak z powodu całkowicie niewydajnej częstotliwości kursowania (raz na godzinę) nie jest w stanie pełnić swojej funkcji. Piotrkowska coraz bardziej staje się zamkniętym gettem, podupadającym na skutek swojej izolacji.

Mówi się, że Piotrkowska przegrywa z dużymi supermarketami i galeriami handlowymi. Łódź nie jest jednak pierwszym miastem, w którym takie obiekty powstały. W innych miastach problem upadku głównej ulicy, czy strefy handlowej miasta nie wystąpił lub wystąpił w stopniu dużo słabszym niż w Łodzi. Piotrkowska nie jest więc w żadnym stopniu skazana na zagładę. Należy natomiast umiejętnie wykorzystać jej zalety i zniwelować istniejące problemy. Jednym z kluczy do utrzymania atrakcyjności obszarów centralnych było rozwiązanie problemów komunikacyjnych. Dla obszarów centralnych najlepszym rozwiązaniem okazała się eliminacja transportu samochodowego w obsłudze obszaru na rzecz transportu tzw. „miękkiego” (rowerowy, pieszy) i publicznego spełniającego współczesne normy ekologiczne.

2. Istniejące problemy komunikacyjne

Swoistą cechą ul. Piotrkowskiej jako zasadniczego elementu strukturalnego łódzkiego śródmieścia jest jej silna rozciągłość na linii N-S. Odcinek Piotrkowskiej skupiający funkcje reprezentacyjne i rekreacyjne liczy sobie 1,92 km. Rodzi to specyficzne problemy, przede wszystkim komunikacyjne wynikające ze znacznego wydłużenia tego obszaru przekładającego się na jego niską spójność.

Dostępność zewnętrzna ul. Piotrkowskiej transportem publicznym pozostaje niejednolita. Piotrkowska jest dobrze dostępna z wielu kierunków jedynie w kilku punktach. Pozostałe obszary albo są dostępne jedynie dla wybranych kierunków,

albo też w ogóle pozostają oddalone od sieci transportu publicznego. Swoistą cechą jest irracjonalne odsunięcie niemal wszystkich przystanków komunikacji publicznej od ulicy Piotrkowskiej (np. w obrębie Pl. Wolności lub na ul. Tuwima), co w oczywisty sposób pogarsza dostępność ulicy. Co więcej – dojścia od nich do ulicy Piotrkowskiej pozostają przypadkowe i w dodatku o skrajnie niskiej jakości.

Zasadniczym problemem jest także nieprzystający do współczesnych wymagań stan transportu publicznego. Nie posiadając należnego priorytetu pozostaje on nieefektywny i przestarzały. Wyraźnie widoczne są wieloletnie zaniedbania infrastrukturalne i organizacyjne. System jest niewydolny i nie jest w stanie reagować na sytuacje awaryjne, a problem ten pogłębiają kolejne redukcje nieużywanych regularnie torowisk, służących do tej pory jako objazdy dla tramwajów z odciętych (np. z powodu remontów dróg) stref ulicznych. Skutkiem obecnego stanu systemu jest bardzo niska ocena w oczach potencjalnych pasażerów i postępujący od lat spadek ich liczby. Ma to także związek ze stereotypowym postrzeganiem tramwaju przez Łódzian, jako hałasującego i szkodliwego oraz niebezpiecznego środka transportu.

Dostępność transportem samochodowym pozornie pozostaje dobra. W praktyce jednak wyraźnie widać brak polityki parkingowej i transportowej na obszarze śródmiejskim. Brakuje odpowiedniej organizacji ruchu, która eliminowałaby tranzyt przez obszar śródmieścia. Powoduje to przenoszenie degradującego wpływu kongestii bezpośrednio w sąsiedztwo ul. Piotrkowskiej a nawet na samą ulicę oraz niedrożność całego systemu transportowego śródmieścia (w tym także pozostałych form transportu tj. publicznego i „miękkiego”). Szczegółowo zagadnienie omówione jest w Lokalnym Programie Rewitalizacji Śródmieścia „Prorevita”.

Dostępność transportem rowerowym również pozostaje niezadowolająca. Piotrkowska, która w założeniu miała służyć pieszym i rowerzystom styczna jest tylko z jedną ścieżką rowerową w skrajnym punkcie przy al. Mickiewicza/Piłsudskiego. Co więcej przyjęta organizacja ruchu ogranicza możliwości wjazdu rowerem na ul. Piotrkowską (np. teoretycznie nie ma możliwości przejazdu rowerem ul. Piotrkowską przez al. Mickiewicza z południa na północ, albo dojazdu do Piotrkowskiej po ul. Zielonej i Narutowicza).

Dużo gorzej przedstawia się wewnętrzna dostępność komunikacyjna ul. Piotrkowskiej. Przemieszczanie się w jej obrębie oraz między nią a CH „Manufaktura” czy Galerią Łódzką jest związane z rozlicznymi problemami. Istniejący dystans

sprawia, że poruszanie się pieszo jest dla wielu zbyt dużym problemem i stratą czasu, zwłaszcza jeśli pogoda nie sprzyja spacerom. Dodatkowo nie zachęca do tego niska jakość przestrzeni publicznej (estetyka, zaburzenie architektoniczne, bezpieczeństwo) oraz brak przemyślanych ciągów pieszych łączących oba centra handlowe z otoczeniem. Do korzystania z roweru skutecznie zniechęca, z kolei, brak odpowiednich miejsc parkingowych na Piotrkowskiej i w pobliżu Galerii Łódzkiej, a przede wszystkim całkowity brak infrastruktury umożliwiającej bezpieczne i wygodne poruszanie się rowerem we wspomnianej strefie. Transport publiczny również pozostaje niewydolny jako, że czas dojścia do przystanków i od przystanków wraz z czasem oczekiwania na pojazd i czasem przejazdu pozostaje na poziomie porównywalnym z przemieszczeniem pieszym. Nie istnieje też sprawne połączenie transportem publicznym obu wspomnianych galerii handlowych (dalekie dojścia do przystanków i brak bezpośredniego połączenia).

Transport samochodowy w obsłudze wspomnianych relacji również pozostaje niewydolny z racji konieczności dojścia do parkingów, poszukiwania miejsc parkingowych i narastających korków. Warto też nadmienić, że to właśnie przemieszczenia samochodami na krótkie dystanse w obrębie śródmieścia przynoszą w największym stopniu negatywne skutki dla obszarów centralnych miast i na ich eliminację kładzie się silny nacisk w strategiach zrównoważonego rozwoju transportu w miastach europejskich.

Dostępność wewnętrzną należy więc ocenić jako bardzo słabą. Nie ma żadnej formy transportu pozwalającej na swobodne i w miarę szybkie przemieszczanie się w obrębie ulicy Piotrkowskiej i związanej z nią przestrzeni miejskiej obszaru centralnego o charakterze reprezentacyjnym i rekreacyjno-handlowym.

Następstwem słabości komunikacyjnej jest nikła spójność obszaru centralnego Łodzi i jego postępująca fragmentaryzacja. Proces ten w oczywisty sposób wywiera negatywny wpływ na funkcjonowanie obszaru. Spójność i ciągłość obszarów umożliwia ich racjonalne wykorzystanie bazujące na efekcie synergii. Istniejąca sytuacja doprowadza do niepotrzebnej konkurencji i wzajemnego osłabiania się poszczególnych podobszarów. Kontynuowanie polityki w kierunku izolacji „Pietryny”, czyli de facto zwiększania konkurencyjności strefowej z Manufakturą i południową pierzeją al. Piłsudskiego (Silver Screen, Galeria Łódzka) prawdopodobnie pogłębi zapaść funkcjonalną tej ulicy.

Obszary centralne miast posiadają swoją typową specyfikę funkcjonalno-przestrzenną. Do ich obsługi predestynowany jest tzw. „transport miękki” i transport publiczny jako te formy, które pomagają zniwelować problemy związane z kongestią (a także bezpieczeństwem ruchu, zanieczyszczeniami, hałasem itp.), przy zachowaniu walorów estetycznych i bezpieczeństwa przestrzeni publicznej. Dąży się więc do jak największego udziału transportu „miękkiego” przy współwykorzystaniu transportu publicznego i jednoczesnej marginalizacji spalinowego transportu indywidualnego. Forma wykorzystanego transportu publicznego jest najczęściej pochodną wyglądu systemu transportowego aglomeracji.

3. Propozycja rozwiązania problemu

Projekt „Europejski Tramwaj Kultury 2016” zakłada budowę nowej linii tramwajowej dla bardziej wydolnej obsługi obszaru centralnego Łodzi a tym samym rewitalizacji osłabionych funkcji ulicy Piotrkowskiej. Warto nadmienić, że postulat budowy linii tramwajowej na ul. Piotrkowskiej pojawia się nie po raz pierwszy; postulat taki wnoszono już na początku lat '90. podczas wymiany nawierzchni ulicy oraz jej późniejszym remoncie dekadę później. Pomysł powtórzono w projekcie rewitalizacji śródmieścia „Prorevita”, gdzie miał za zadanie przede wszystkim spajać podstawowe obszary o funkcjach rekreacyjno-handlowych (tj. Galerię Łódzką i CH „Manufaktura” z ulicą Piotrkowską).

W projekcie ETK linia tramwajowa ma dodatkowo włączyć w funkcjonalny obszar łódzkiego śródmieścia tereny dawnego Imperium Scheiblera, w tym Księżego Młyna, które w najbliższych latach mają ulec silnej przebudowie i wzbogaceniu o funkcję rozrywkową, biurową, handlową i kulturalną. ETK miałby zaczynać się na terenie Księżego Młyna (co daje potencjał ewentualnego włączenia w istniejącą sieć w al. Śmigłego-Rydza, Piłsudskiego lub ul. Przybyszewskiego i przedłużenie w kierunku osiedli mieszkaniowych na wschodzie miasta), następnie przebiegać śladem dawnej bocznicy tzw. Kolei Scheiblerowskiej, do Pl. Katedralnego. Do ul. Żwirki tramwaj wykorzystywałby istniejące torowisko ŁTR, a następnie poruszał się nowym torowiskiem prowadzonym w ul. Piotrkowskiej, przez Pl. Wolności i ul. Nowomiejską (torowisko istniejące). Zakończenie trasy znajdowałoby się na terenie

CH Manufaktura, do którego tramwaj wjeżdżałby przez ulice Podrzeczną lub Lutomierską i Zachodnią (wspólny przystanek z ŁTR). Zakończenie trasy powinno znajdować się na Rynku Manufaktury w miejscu, gdzie obecnie znajduje się przystanek wewnętrznych „tramwajów Manufaktury”, które nie mogą wyjechać na ulice miasta słabo spełniają swoją funkcję. W przypadku braku zainteresowania CH Manufaktura ową inwestycją, zakończenie trasy winno znaleźć się na terenach miejskich przy głównym wejściu do centrum, co nie wpłynęłoby znacząco na osłabienie realizacji celu głównego (rewitalizacja funkcjonalna Piotrkowskiej).

Wybór optymalnego przebiegu i realizacja projektu na terenie Księżego Młyna winna być związana w czasie z przyjęciem planów rewitalizacji obszaru Księżego Młyna. Należy tutaj nadmienić, że obszar „Imperium Scheiblera” nie jest dzisiaj dostatecznie chroniony konserwatorsko, a sposób przeprowadzania inwestycji na tym terenie (choćby jaskrawy przykład ŁSSE „Księży Młyn”) urąga pojęciu „ochrona dziedzictwa kulturowego”. Tym samym projekt ETK na tym etapie realizacji, powinien być sprzężony z konkretną formą ochrony konserwatorskiej tegoż obszaru, nie tyle w kontekście funkcjonalnym, gdyż to niewątpliwie ma już miejsce, co ochrony krajobrazu kulturowego (np. plan miejscowy dla tak rozumianej strefy ochrony konserwatorskiej, przygotowania terenu do wpisu na listę UNESCO). Z tego też względu postuluje się podział inwestycji na dwa zasadnicze etapy. Etap od al. Mickiewicza do os. Księży Młyn powinien być realizowany w późniejszym okresie, wspólnie z projektem rewitalizacji obszaru. Jako etap pierwszy należy zrealizować odcinek od CH Manufaktura do al. Mickiewicza wraz z odnogą do Galerii Łódzkiej prowadzoną po północnej stronie al. Piłsudskiego w miejscu obecnych parkingów powierzchniowych. Docelowo kończyłaby tam trasę część pojazdów tak, aby nie obciążać trasy ŁTR nadmiernym ruchem, niewspółmiernym do potrzeb.

W obrębie strefy pieszej ul. Piotrkowskiej tramwaj poruszałby się z powszechnie przyjętą dla takich obszarów prędkością nie większą niż 20 km/h. Uwarunkowane jest to między innymi względami bezpieczeństwa. Przy tak niskiej prędkości i silnie zaznaczonej funkcji transportu wewnętrznego zasadna jest duża gęstość rozmieszczenia przystanków, które powinny być od siebie oddalone o ok. 200-250 m. Zalecane jest dostosowanie elementów przystanków do przyjętego w przyszłości jednolitego stylu małej architektury (np. idealny wręcz ze względu na architekturę i historię ulicy eklektyzm z k. XIX wieku, z elementami secesji, który dominuje na „Pietrynie”). Wstępnie zakładać należy ich lokalizację przy ul.

Mickiewicza/Piłsudskiego, Zamenhofs/Nawrot, Al. Schillera Struga/Tuwima, Rubinsteina/Moniuszki, Zielonej/Narutowicza, Więckowskiego/Jaracza, Rewolucji 1905 roku/Próchnika i na Pl. Wolności. Przy powyższych założeniach czas przejazdu od Al. Mickiewicza do Placu Wolności wyniesie 10-11 minut, co stanowi mniej niż połowę czasu potrzebnego na pokonanie tego odcinka pieszo. Z wyjątkiem przystanków przy ul. Rubinsteina/Moniuszki i Al. Schillera występuje silna potrzeba integracji z istniejącym transportem publicznym.

Ze względu na funkcję ul. Piotrkowskiej na omawianym odcinku przyjąć należy całkowite wyłączenie ulicy z ruchu samochodowego (z wyłączeniem niezbędnych dostaw do sklepów w określonych godzinach). Doświadczenia miast europejskich wskazują, że współistnienie ruchu rowerowego, pieszego i tramwajowego przy zakładanej prędkości powinno odbywać się bez większych problemów. Przy obecnej szerokości ulicy Piotrkowskiej (od 17 do 24 metrów) występuje nawet możliwość separacji ruchu tramwajowego od pozostałych form ruchu. Pewne problemy występować mogą jedynie we współistnieniu tramwaju i riks – stosunkowo szerokich i niezbyt zwrotnych. Należy się jednak spodziewać, że liczba tych pojazdów będzie z czasem stopniowo maleć na skutek wymogu poprawy estetyki i spadającej ekonomicznej opłacalności tego typu pojazdów związanej z rosnącymi kosztami pracy. Wygospodarowanie dodatkowej przestrzeni może wiązać się także z zastosowaniem ruchu po jednym torze. Przyjęcie takiego rozwiązania negatywnie wpłynie jednak na elastyczność prowadzenia ruchu i obniży prędkość komunikacyjną, aczkolwiek zastosowanie mijanek wraz z bardzo precyzyjnym systemem kontroli ruchu pojazdów na odcinku deptaka, powinno zmniejszyć w sposób znaczący ewentualne opóźnienia*.

Zważywszy na zakładaną funkcję ETK niezbędna jest bardzo wysoka częstotliwość kursowania i korekta godzin szczytu komunikacyjnego dla linii ETK dopasowująca przewozy do potrzeb użytkowników. Szczegóły wyłonić powinno dodatkowe opracowanie z pewnością jednak mowa tu o częstotliwości kilkuminutowej. W przeciwnym razie czas przejazdu ETK liczony łącznie (tj. z oczekiwaniem na pojazd) będzie niekonkurencyjny wobec przemieszczeń pieszych i przemieszczeń z wykorzystaniem istniejącej obecnie sieci transportowej.

* Za takim rozwiązaniem opowiada się jednoznacznie Stowarzyszenie Fabrykancka.

Dla większej opłacalności, jak już wspomniano, część pojazdów kursowałaby na trasie skróconej do odcinka Galeria Łódzka - CH Manufaktura.

Proponowany przebieg jest przede wszystkim pochodną struktury funkcjonalno-przestrzennej łódzkiego obszaru centralnego. Jego osią od momentu wytyczenia w XIX wieku pierwszych jednostek morfogenetycznych miasta pozostaje ulica Piotrkowska. Związane z nią funkcje rodzą silną potrzebę licznych przemieszczeń na krótkie dystanse w obrębie samej ulicy. Realizacji zapotrzebowania na te przewozy przy długości ulicy nie jest w stanie spełnić komunikacja publiczna poruszająca się alternatywnymi ciągami komunikacyjnymi, ani transport pieszy. Włączenie w projekt dodatkowych obszarów związane jest ze współczesnym rozwojem przestrzeni rekreacyjno-handlowej poza ulicą Piotrkowską. Jest to naturalny proces, obserwowany w większości miast europejskich. Próba izolacji takich obszarów przynosi jedynie negatywne następstwa dla funkcjonowania miasta, logiczną wydaje się więc być próba połączenia wszystkich tego typu podobszarów w spójny organizm. Dodatkowo ETK łączyć ma ze ścisłym centrum i istniejącą siecią komunikacyjną obszar Księżego Młyna, który stoi w obliczu silnych przemian funkcjonalnych i związanych z tym poważnych problemów komunikacyjnych, m.in. z tych względów, że nowe funkcje pojawiające się na tym terenie to mieszkaniowa i biurowa, a te siłą rzeczy wymagają dobrej dostępności transportowej. Zwiększenie się natomiast ruchu samochodowego na tym obszarze (co w związku z powyższym byłoby naturalne) jest niewskazane ze względu na znajdujące się tam zabytki o najwyższych walorach urbanistyczno-architektonicznych. Rozwiązaniem zatem nie może być rozbudowa (np. poszerzanie) istniejących ulic na tym terenie, gdyż one same stanowią walor krajobrazowy, który należy chronić. Stąd zastosowanie rozwiązania, które opiera się o istniejące już historycznie szlaki kolejowe posiada ogromną wartość dla ochrony dziedzictwa kulturowego i dla dostępności komunikacyjnej, czyli stanowi niewymowną zaletę.

Warto też nadmienić, że zaproponowana trasa tramwaju silnie koreluje z obszarem tożsamości miasta wyznaczonym przez prof. Dubaniewicza, a zawartym w opracowaniach planistycznych początku lat '90, powtarzanych w późniejszych opracowaniach (m. in. Strategia Rozwoju Turystyki w Łodzi z 2006 roku). Koncepcje te nakreślały obszar tożsamości miasta w tzw. Zielonym Kręgu Tradycji i Kultury bazującym na dolinach Jasieni i Łódki połączonych ulicą Piotrkowską. Na proponowanej trasie ETK łączy też podstawowe jednostki morfogenetyczne miasta

wykształcone do 1830 roku: Stare Miasto, Nowe Miasto, Osadę Łódka i Posiadła Wodno-Fabryczne. Dodatkowo na większości trasy dziedziczy historyczną funkcję transportową po tramwaju wytyczonym w 1898 roku oraz po tzw. Kolei Scheiblerowskiej z lat '80. XIX wieku.

Silny związek trasy tramwaju i przestrzeni historycznej miasta sugeruje, że wartościowym z punktu widzenia Łodzi byłoby wykorzystanie w ramach linii zabytkowych tramwajów zgromadzonych na terenie miasta. W Łodzi zachował się jeden z największych zbiorów zabytkowych pojazdów tramwajowych w Polsce. Część z nich obecnie stacjonuje w muzeum komunikacji, pozostałe znajdują się w zbiorach prywatnych lub na terenie zajezdni łódzkich przewoźników. Wszystkie wymagają remontów i utrzymania bieżącego a także wzmożonej opieki. Jako zabytki techniki wymagają także stałego funkcjonowania i pracy wszystkich mechanizmów dla zachowania swojej sprawności i związanej z tym wartości. Jednocześnie nie powinny być eksploatowane w intensywnym ruchu miejskim ani na silnie obciążonych trasach. Aby dobrze spełniały swoją funkcję powinny być eksploatowane także w historycznej przestrzeni miasta. Postuluje się więc wykonanie w ramach projektu remontów najcenniejszych z zabytkowych pojazdów tramwajowych (w tym rekonstrukcji na bazie zabezpieczonych części pierwszego z łódzkich tramwajów z 1898 roku) zgromadzonych w łódzkich zbiorach i ich liniowe wykorzystywanie na trasie ETK między CH Manufaktura a al. Piłsudskiego.

Podstawą dla funkcjonowania ETK musi być jednak tabor współczesny. Ze względu na problemy z lokalizacją pętli na terenie CH Manufaktura, na al. Piłsudskiego oraz na obszarze Księżego Młyna wskazane jest wykorzystanie taboru dwukierunkowego. Powinien to być także tabor w całości niskopodłogowy – dostępny dla osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach i osób starszych o dysfunkcji narządów ruchu. Walor ten jest też niezbędny ze względu na wzmożoną wymianę pasażerską, co winno skutkować także zwiększoną ilością drzwi. Ze względu na wysoką atrakcyjność przestrzeni, w której poruszać się będzie ETK wskazana jest indywidualna aranżacja wyglądu zewnętrznego i wewnątrz wagonów w miarę możliwości przy wykorzystaniu lokalnych tradycji sztuki.

4. Funkcje tramwaju

Założeniem ETK jest integracja w ramach jednego projektu możliwie największej ilości funkcji. Poniżej opisano najważniejsze z nich.

Funkcja komunikacyjna – aktywizacja funkcjonalna obszaru

Podstawą, z której wychodzą twórcy projektu ETK są problemy ulicy Piotrkowskiej, będące w dużej mierze problemami natury komunikacyjnej. Istotą funkcji komunikacyjnej tramwaju jest aktywizacja zlokalizowanych na ul. Piotrkowskiej i możliwych do lokalizacji usług. Rozwój funkcji usługowej odbywać się może wyłącznie dzięki klientom. Zapewnienie odpowiedniej dostępności komunikacyjnej jest więc przeważnie stymulatorem rozwoju usług.

Dlatego też podstawowym zadaniem jakie stawia się przed ETK jest wypełnienie znaczącej luki w dostępności wewnętrznej ul. Piotrkowskiej, a więc umożliwienie poruszania się w jej obrębie i między nią a innymi obszarami miasta o funkcji handlowej i rekreacyjnej. Funkcji komunikacyjnej nie należy tu rozumieć jako alternatywy dla spacerujących. Chodzi o skierowanie usługi do tych, którzy z braku czasu, albo przyzwyczajenia zamiast na „Pietrynę” jadą samochodem do centrów handlowych (bo „szybciej”, „wygodniej” itp.), a także aby ułatwić podróż bardziej wymagającym osobom niepełnosprawnym, by mogli swobodniej i efektywniej podróżować pomiędzy wybranymi odległymi od siebie punktami handlowymi i usługowymi. Uzupełniającą funkcją komunikacyjną jest rozszerzenie dostępności zewnętrznej ul. Piotrkowskiej przez rozprowadzenie potoków podróży korzystających z istniejącego systemu transportowego w tym komunikacji indywidualnej. Wymaga to efektywnego powiązania z pozostałą częścią systemu transportowego miasta.

Funkcja kulturalna

ETK ma za zadanie pełnić także dodatkowe funkcję. Jedną z nich jest funkcja kulturalna. Europejski Tramwaj Kultury ma za zadanie łączyć znaczącą część łódzkich instytucji kulturalnych. Poza tym jednakże ma stać się mobilnym ośrodkiem sztuki i jej nośnikiem. Planuje się więc wydarzenia artystyczne w obrębie pojazdów i na jego trasie w nawiązaniu m.in. do sztuki ulicznej. Warto zaznaczyć, iż przenikanie

się sztuki, przestrzeni miasta i systemu transportowego jest cechą typową dla współczesnych realizacji linii tramwajowych na terenie Francji uważanych za jedne z bardziej spektakularnych. Należy także spostrzec, że linia ta przebiegając między imperiami niemieckich i żydowskich „królów bawełny”, wzdłuż zamieszkałej przez zarówno elitę polską jak i samych robotników fabrycznych oraz rosyjskich urzędników Piotrkowską i przez dawne „Litzmannstadt Ghetto”, jest nawiązaniem do idei promocji Łodzi jako Miasta Czterech Kultur, albo wręcz jej afirmacją.

Funkcja turystyczna

Funkcja turystyczna ETK ma dwie zasadnicze formy. Pierwszą jest forma zagospodarowania turystycznego. ETK łącząc niemal wszystkie najważniejsze elementy obszaru tożsamości miasta doskonale nadaje się do służenia jako element linearnej penetracji miasta przez turystów. Koncepcja wykorzystania regularnych linii tramwajowych do zwiedzania miasta nie jest z resztą nowa i z powodzeniem realizowana jest m. in. na terenie Lipska, Helsinek czy Bazylei. Realizacji takiej funkcji powinno towarzyszyć wydanie folderów i przewodnika po trasie tramwaju, a w miarę możliwości także umożliwienie wysłuchania komentarza przewodnika na trasie tramwaju.

Drugą formą wykorzystania turystycznego ETK jest użycie zabytkowych wagonów tramwajowych. Przejazdźka zabytkowym pojazdem jest cenioną i lubianą formą prezentacji zabytków techniki. Współistnienie zabytkowej przestrzeni miasta i zabytków techniki historycznie związanych z daną przestrzenią jest dodatkowo bardzo wysoko cenione przez turystów. Należy się spodziewać wysokiej popularności takiej atrakcji, zwłaszcza wobec wciąż niewykształconego produktu turystycznego ulicy Piotrkowskiej. Warto jednak zaznaczyć, że nawet najbardziej znane tramwaje historyczne łączą funkcję turystyczną i komunikacyjną, dlatego też pojazdy zabytkowe choć odpowiednio wyróżnione i na skróconej trasie powinny funkcjonować w ramach ETK.

Funkcja historyczna

Funkcją historyczną ETK jest powrót do tradycyjnych struktur komunikacyjnych miasta. ETK poruszać się będzie w dużej części po trasie pierwszego tramwaju elektrycznego w Królestwie Polskim. Jego zadaniem jest więc eksponowanie głębokich tradycji komunikacyjnych miasta. Ponadto w ramach funkcji historycznej

wspomnieć należy o wzbogaceniu przestrzeni miasta w pojazdy zabytkowe, nawet pamiętające początki transportu tramwajowego w Łodzi.

Tramwaj jako element systemu identyfikacji miasta

Tramwaj jako najbardziej ekologiczny ze znanych środków transportu zbiorowego jest współcześnie bardzo pozytywnie postrzegany, a sieci tramwajowe – silnie rozbudowywane. Miasta cieszące się długą tradycją jego funkcjonowania i jego długoletnią obecnością w pejzażu miasta starają się silnie eksponować jego występowanie. Współcześnie tramwaje często stają się symbolami zrównoważonego rozwoju i nowoczesności miast.

Łódź jest miastem niezwykle silnie związanym z tą formą transportu. Transport tramwajowy istnieje tu od 110 lat i w dużej części ukształtował strukturę aglomeracji łódzkiej. Podobnie jak miasto wynalazek ten jest następstwem rewolucji przemysłowej, co dodatkowo wzmacnia związek miasta i tej formy transportu. ETK jako linia tramwajowa wysokiej jakości prowadząca przez podstawowe obszary tożsamości miasta winien stać się jedną z ikon miasta. ETK łącząc tradycję z nowoczesnością i kulturę z życiem codziennym realizuje także idee związane z koncepcją Europejskiej Stolicy Kultury i powinien stać się jednym z symboli starań Łodzi o przyznanie tytułu Europejskiej Stolicy Kultury 2016.

5. Podsumowanie

Elementy projektu:

- budowa torowiska ulicznego w ul. Piotrkowskiej na odcinku Pl. Wolności - al. Mickiewicza
- budowa torowiska w ul. Podrzecznej lub Lutomierskiej pomiędzy ul. Zgierską a ul. Zachodnią
- budowa torowiska po północnej stronie ul. Piłsudskiego na odcinku od ul. Piotrkowskiej do ul. Sienkiewicza wraz z zakończeniem trasy
- budowa torowiska między ul. Zachodnia a tzw. Rynkiem Manufaktury wraz z zakończeniem trasy

- modernizacje układów torowych Pl. Wolności, Pl. Kościelnego (lub Starego Rynku) skrzyżowania ulic Mickiewicza, Piłsudskiego i Piotrkowskiej, oraz ulic Zachodniej, Drewnowskiej, Lutomierskiej
- budowa i modernizacja układu sieci trakcyjnej na całej długości trasy wraz z zasilaniem
- towarzysząca linii infrastruktura komunikacyjna (wyposażenie przystanków, system sterowania ruchem)
- wymiana nawierzchni przypuszczalnie wraz z podbudową ul. Piotrkowskiej na nawierzchnię z materiałów szlachetnych
- meble miejskie, mała architektura oraz zieleń na ulicy Piotrkowskiej;
- zakup taboru niskopodłogowego o indywidualnej aranżacji (6 szt.)
- remont zabytkowych pojazdów tramwajowych wraz z zapewnieniem zaplecza technicznego do jego odpowiedniego serwisowania (6 szt.)
- zakup sprzętu do utrzymania wymaganych parametrów torowiska

Szacowane koszty:

- Szacunkowy koszt budowy torowiska i sieci trakcyjnej wraz z przyłączeniami w ul. Piotrkowskiej w połączeniu z wymianą podbudowy, wymianą nawierzchni oraz urządzeniem ulicy to ok. 15 mln euro za kilometr trasy;
- Szacunkowy koszt budowy pozostałych odcinków torowiska w technologiach gwarantujących zachowanie walorów estetycznych miejsca (np. torowiska trawiaste) ok. 6 mln euro za kilometr trasy;
- Szacunkowy koszt wagonu tramwajowego 1-2 mln euro;
- Koszt remontu wagonu zabytkowego zależny od obecnego stanu pojazdu. Może się wahać od kilkunastu tysięcy do ok. miliona PLN;
- Projekt zakłada współfinansowanie z funduszy zewnętrznych możliwych do uzyskania z różnych źródeł;

Przykłady:

- Nowa linia o długości 1,65 km w berlińskiej dzielnicy Adlershof może kosztować wg przewidywań 9,9 mln euro (6,0 mln euro/km), w ramach której to inwestycji będzie prawdopodobnie wydzielone torowisko;
- W Dreźnie koszt nowej linii na odcinku o długości 2,6 km na trasie Gorbitz – Pennrich to koszt 16 mln euro (6,2 mln euro/km). Tam również zostanie wydzielone torowisko;
- Kolonia: nowa linia o długości 2,5 km na trasie Ossendorf – IKEA to koszt 18 mln euro (7,2 mln euro/km) z wydzielonym torowiskiem;
- Kassel: nowa linia 3,8 km Hollaendischer Strasse - Vellmar: 35 mln euro (9,2 mln euro/km); torowisko wydzielone;
- W Graz nowa linia o długości 1,8 km z Schulzentrum St Peter do Peterstal kosztuje 21,4 mln euro (11,9 mln euro/km). Torowisko jest głównie w jezdni;
- Genewa: nowa linia 3,6 km, trasa z Cornavin do Avanchet to koszt 150 mln Fr (ok. 94 mln euro; 26,1 mln euro/km; przypuszczalnie w cenę wliczony jest tabor). Torowisko generalnie jest w jezdni i odseparowane;
- Reintrodukcja tramwaju w Le Mans na trasie 11,8 km kosztuje 302 mln euro (25,6 mln euro/km, w tym koszty zajezdni i taboru);
- Nicea: j.w., trasa 8,7 km, 333 mln euro (38,3 mln euro/km, w tym koszty zajezdni i taboru).

All rights reserved

Stowarzyszenie Fabrykancka

2008