

Uchwała nr 7 z dnia 13 czerwca 2011r. w sprawie podmiejskiej komunikacji tramwajowej.

W związku z zapowiadanyimi zmianami w funkcjonowaniu podmiejskich linii tramwajowych zespół przyjmuje następujące stanowisko:

1. Wszystkie funkcjonujące obecnie w aglomeracji łódzkiej podmiejskie linie tramwajowe posiadają istotne znaczenie dla systemu transportowego miasta i aglomeracji. Ich funkcjonowanie poprawia dostępność komunikacyjną Łodzi, a także odciąża drogi wjazdowe do miasta. Linie tramwajowe stanowią też wartościowy potencjał do rozwoju przestrzennego aglomeracji, a wybrane odcinki mają też duże walory turystyczne. Istniejące w innych krajach podobne trasy cieszą się popularnością, są utrzymywane, remontowane i rozbudowywane. Mając to na uwadze Zespół wyraża swój stanowczy sprzeciw wobec likwidacji linii lub działań, które pogarszając ofertę przewozową mogą do tej likwidacji doprowadzić.
2. Kluczowym elementem dla zachowania atrakcyjności linii podmiejskich, zwłaszcza przy obecnym złym stanie technicznym infrastruktury, jest zapewnienie bezpośredniego dojazdu z miast aglomeracji do centrum Łodzi oraz wysokiej częstotliwości kursowania w regularnych odstępach czasu. Pogarszanie w. w. parametrów będzie działaniem szkodliwym, prowadzącym do utraty pasażerów i pogłębiania deficytu połączeń. Należy jednocześnie podjąć działania na rzecz powrotu do równoodstępowego rozkładu jazdy na liniach do Konstantinowa Łódzkiego i Pabianic oraz zapewnienia bezpośredniego połączenia z Pabianic do centrum Łodzi. Konieczność przesiadki na granicy miasta nie jest rozwiązaniem, które można zaakceptować.
3. Linie 43 i 46 pełnią obecnie ważną rolę uzupełniającą miejskiej sieci tramwajowej i na odcinku miejskim odnotowują duże napełnienia. Próby ich likwidacji lub ograniczenia będą skutkowały potrzebą uzupełnienia sieci w inny sposób.
4. Ze względu na czas przejazdu i odległość, jaką pokonują pojazdy zwłaszcza na liniach do Lutomiarska i Ozorkowa należy stosować tabor i częstotliwość, które łącznie zapewnią miejsca siedzące dla większości, a optymalnie – dla wszystkich pasażerów. Próby radykalnego zmniejszenia pojemności taboru to działanie pogarszające atrakcyjność połączeń i szkodliwe dla systemu transportowego aglomeracji.
5. Praktyka miast Europy Zachodniej pokazuje, że zarówno obsługa linii podmiejskich przez przewoźnika miejskiego jak i przez odrębnych przewoźników jest możliwa. Oba rozwiązania mogą być równie efektywne. Istnienie więcej niż jednego przewoźnika tramwajowego w aglomeracji stanowi, zdaniem zespołu, cenny element umożliwiający konkurencję a tym samym – podwyższanie jakości świadczonych usług. Jednocześnie należy podkreślić, iż wybór przewoźnika nie powinien mieć wpływu na politykę marketingową czy stosowaną taryfę opłat.
6. Należy jak najszybciej doprowadzić do wprowadzenia wspólnych, powszechnie dostępnych biletów obowiązujących na całych trasach we wszystkich tramwajowych

liniach podmiejskich. Sytuacja, w której pasażer w ściśle określonym momencie podróży zmuszony jest kasować dodatkowy bilet, który w dodatku nie jest powszechnie dostępny odbierana jest jako wyraz arogancji i lekceważenia pasażera.

Docelowo emisją biletów i budowaniem oferty przewozowej powinien zajmować się aglomeracyjny lub regionalny związek taryfowy.

7. Tramwajowe linie podmiejskie pełnią w aglomeracji łódzkiej taką samą rolę jak aglomeracyjny transport kolejowy. Stosowany w aglomeracji łódzkiej wąski rozstaw szyn nie stanowi żadnej przeszkody technicznej dla kursowania z parametrami właściwymi kolei aglomeracyjnej. Z tego powodu tramwajowe linie podmiejskie powinny być finansowane na podobnych zasadach, co połączenia kolejowe, a więc także przy zaangażowaniu finansowym ze strony Urzędu Marszałkowskiego. Wskazaniem rozwiązaniem jest pozyskanie przez Urząd Marszałkowski funduszy zewnętrznych na wykonanie modernizacji tras. Analogiczne rozwiązanie praktykowane jest w Aglomeracji Górnośląskiej i w przypadku linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Jednocześnie, jako że linie podmiejskie stanowią komplementarne elementy ciągów drogowych w ich utrzymaniu powinni partycypować administratorzy tych dróg.
8. Należy zintensyfikować działania na rzecz odbudowy i modernizacji zniszczonej i wyeksploatowanej infrastruktury tramwajowych linii podmiejskich. Linie powinny zostać włączone w system Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Modernizacja tras powinna docelowo uwzględniać:
 - wprowadzenie odcinków z homologacją kolejową i podwyższoną prędkością ruchu
 - uzupełnienie brakujących odcinków i korekty przebiegu tras (linia na os. 650lecia w Zgierzu z pętlą przy stacji Zgierz Północny, linia na os. Bugaj w Pabianicach, przedłużenie do stacji kolejowej w Ozorkowie i in.)
 - wprowadzenie dodatkowych urządzeń zabezpieczenia ruchu
 - rozwiązanie problemu platform przystankowych w tym poprzez stosowanie taboru dwukierunkowego
 - modernizację mijanek tak, aby zminimalizować straty w czasie przejazdu wynikające z krzyżowania pojazdów jadących w przeciwnych kierunkach.

Podmiejskie linie tramwajowe stanowią ważny element dziedzictwa, które umożliwiło rozwój aglomeracji łódzkiej. Ich zachowanie i modernizacja to istotny element budowy atrakcyjności, także inwestycyjnej. Beneficjentem istnienia linii podmiejskich nie są wyłącznie podłódzkie miasta i gminy – funkcjonowanie linii podmiejskich umożliwiając dojazd do miasta podnosi atrakcyjność Łodzi oraz zmniejsza presję indywidualnej motoryzacji na drogi na terenie miasta. Podmiejskie linie tramwajowe wymagają zachowania, integracji z systemem miejskim i modernizacji. Zwracamy jednocześnie uwagę, iż kompleksowe rozwiązanie transportu w obrębie całej aglomeracji jest obowiązkiem nakładanym przez Ustawę o publicznym transporcie zbiorowym z dn. 16 grudnia 2010 r.

Zespół zwraca się z prośbą o przekazanie treści niniejszej uchwały do wszystkich gmin, których dotyczy niniejsze stanowisko oraz do Urzędu Marszałkowskiego w Łodzi

Przewodniczący Zespołu