

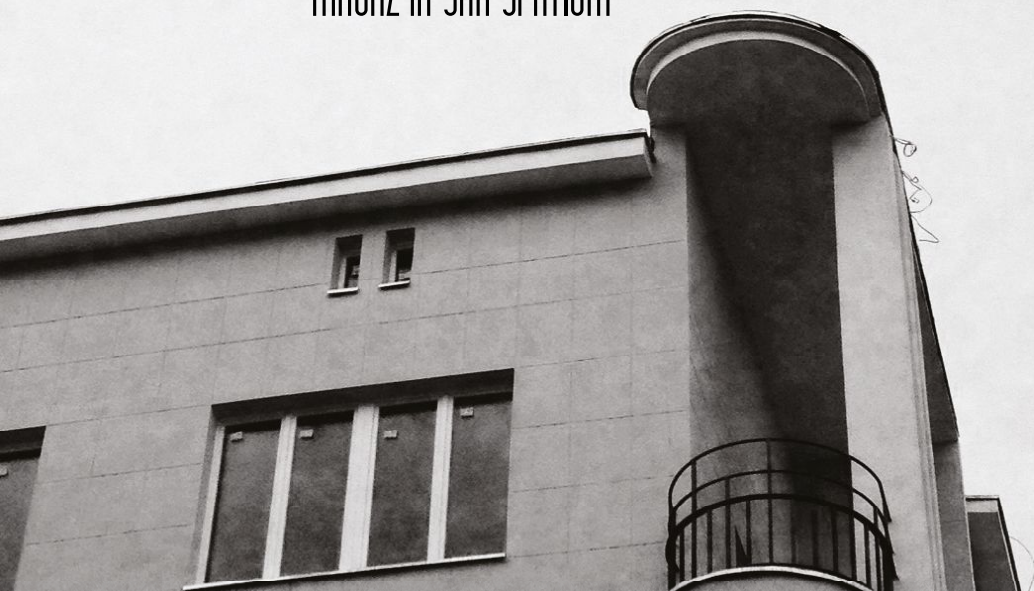
ISSN 2082-8675



nr 21 (01/2019)

KWARTAL

MAGAZYN SKN SPATIUM



Tunel średnicowy w Łodzi jako element systemu zrównoważonej mobilności w aglome- racji łódzkiej

Uwarunkowania i możliwości realizacji.

Słowa kluczowe: transport metropolitalny, kolej aglomeracyjna, tunel średnicowy, łódzki obszar metropolitalny.

Abstrakt:

Jesienią 2016 r. ogłoszono przetarg na budowę kolejowego tunelu średnicowego pod Łodzią. Inwestycja ta ma szansę rozwiązać część problemów związanych z mobilnością w aglomeracji łódzkiej i może trwale zmienić oblicze kolei w Łodzi i regionie. Inwestycje infrastrukturalne same w sobie nie są jednak w stanie dostatecznie poprawić jakości oferowanych usług, jeśli nie są uzupełnione przez efektywne rozwiązania sprzyjające koordynacji funkcjonowania transportu na obszarze metropolitalnym pomiędzy różnymi podmiotami odpowiedzialnymi za funkcjonowanie w nim transportu zbiorowego. Celem pracy jest przedstawienie najważniejszych wyzwań dla budowy zintegrowanego metropolitalnego systemu transportowego w oparciu o kolejowy tunel średnicowy w Łodzi, ze szczególnym uwzględnieniem integracji działania podmiotów odpowiedzialnych za organizację transportu w Łodzi, łódzkim obszarze metropolitalnym i regionie łódzkim. Opracowanie stanowi ponadto próbę odpowiedzi na pytanie o nową formułę zarządzania transportem zbiorowym w skali całego obszaru

metropolitalnego, z uwzględnieniem podziału odpowiedzialności. Odpowiedź ta została sformułowana w oparciu o wnioski z realizacji podobnych projektów w innych zespołach. W artykule dokonano przeglądu koncepcji teoretycznych z zakresu możliwych sposobów koordynacji funkcjonowania transportu w obszarach metropolitalnych. W dalszej części dokonano przeglądu możliwych rozwiązań na podstawie wybranych przykładów z polskich miast, wraz ze wskazaniem możliwości ich zastosowania w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym po wybudowaniu tunelu średnicowego.

Wprowadzenie

Układ przestrzenny i komunikacyjny w aglomeracji łódzkiej ulega ciągłym przemianom, choć ich dynamika nasiliła się istotnie w ostatnich kilkunastu latach. Pomimo znaczącego spadku liczby mieszkańców (Bank Danych Lokalnych, 2016), w Łodzi następuje wzrost mobilność mieszkańców, co w znacznym stopniu stanowi następstwo rozlewania się miasta. Obecnie prawie $\frac{1}{3}$ mieszkańców zamieszkujących łódzki obszar funkcjonalny to mieszkańcy innych miejscowości niż Łódź (Florczak, 2015). Przy relatywnym wzroście udziału mieszkańców okolic i przemieszczaniu się Łodzi względem jej strefy wielkomiejskiej, znaczna część miejsc pracy i większość najważniejszych usług wciąż pozostaje zlokalizowana w tym obszarze. Tym samym decyzje komunikacyjne, które mają wpływ na jakość życia w centrum Łodzi i powodzenie rewitalizacji nie są podejmowane wyłącznie w Łodzi, ale także w Zgierzu, Pabianicach, Ksawerowie, Chociszewie, Glinniku czy Koluszkach. Zjawisko to prowadzi do konieczności analizowania sprawności i efektywności funkcjonowania systemu komunikacyjnego nie w skali pojedynczego miasta, ale całego obszaru funkcjonalnego. Przykłady miast Europy Zachodniej i rosnąca rola integracyjna kolei na terenie metropolii trójmiejskiej oraz warszawskiej wskazują, że kolej metropolitalna może stanowić jedną z odpowiedzi na takie wyzwanie. W przypadku Łodzi i jej obszaru metropolitalnego okazją na zintegrowanie systemów transportowych może być planowana budowa i uruchomienie kolejowego tunelu średnicowego. Jednakże warunkiem efektywnej integracji, poza wysokimi nakładami inwestycyjnymi, jest określenie wzajemnych relacji pomiędzy organizatorami transportu, podmiotami finansującymi funkcjonowanie połączeń i infrastrukturę oraz przewoźnikami.

Z tego względu, celem artykułu jest zaprezentowanie potencjalnych korzyści oraz rozwiązań prowadzących do realnego wykorzystania planowanego kolejowego tunelu średnicowego jako instrumentu mogącego doprowadzić do integracji systemu transportowego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym. W pierwszej części opracowania dokonano przeglądu koncepcji teoretycznych z zakresu możliwych sposobów koordynacji funkcjonowania transportu w obszarach metropolitalnych.

W kolejnej dokonano przeglądu możliwych rozwiązań na podstawie wybranych przykładów z niemieckich i polskich miast i zespołów miejskich. Na końcu, na podstawie dokonanych przeglądów, wskazano możliwości zastosowania zaprezentowanych przykładów w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym.

Zintegrowane systemy transportowe na obszarach metropolitalnych – pojęcie, istota, narzędzia skutecznej koordynacji

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK) definiuje metropolie (wraz z obszarami funkcjonalnymi) jako ośrodki, które stanowią centra zarządzania gospodarczego na poziomie krajowym, mają duży potencjał gospodarczy, oferują szereg usług wyższego rzędu i pełnią funkcje symboliczne. Za sprawą obecności szkolnictwa wyższego i obecności jednostek naukowych, występują w nich duże możliwości edukacyjne i badawczo-rozwojowe. Metropolie mają zdolność do utrzymywania relacji handlowych, naukowych, edukacyjnych, kulturowych z innymi ośrodkami wyższego rzędu. KPZK określa także, że metropolie cechują się wysoką wewnętrzną i zewnętrzną dostępnością transportową (MRR, 2012a, s.190). Jednakże, za jeden z najistotniejszych warunków wzmacniania konkurencyjności takich obszarów jest zapewnienie ich wewnętrznej spójności, w tym także spójności w zakresie funkcjonowania komunikacji. Konieczność tworzenia atrakcyjnych, zintegrowanych systemów transportowych w metropoliach wynika z polityki dążenia do zrównoważonej mobilności (Tundys, 2013).

Według O. Wyszomirskiego, zintegrowane systemy mobilności na obszarach metropolitalnych to powiązania, które (Wyszomirski, 2010):

1. Stanowią sieci transportu miejskiego, lokalnego i ponadlokalnego;
2. Umożliwiają przesiadanie się pomiędzy różnymi środkami transportu zbiorowego i ze środków transportu indywidualnego na transport zbiorowy;
3. Oferują usługę dostępną dla wszystkich pasażerów, biorąc pod uwagę dostępność przestrzenną (czasową), cenową, oraz techniczno-technologiczną;
4. Są atrakcyjne i skłaniają do częstego korzystania również posiadaczy samochodów osobowych.

Systemy zintegrowane mają zapewniać atrakcyjny łańcuch usług w relacji „od drzwi do drzwi”, a także integrację różnych środków transportu zbiorowego i indywidualnego. Istotnym elementem takich systemów jest także integrowanie polityki transportowej z innymi politykami dotyczącymi planowania przestrzennego, inwestycji infrastrukturalnych czy stanowienia cen. Integracja środków transportu nie może być celem w samym w sobie i powinna prowadzić do wymiernych korzyści dla zaangażowanych stron. Do najistotniejszych oczekiwanych rezultatów integracji należą: skrócenie czasu podróży, poprawa częstotliwości, punktualności,

dostępności, bezpieczeństwa czy niezawodności. Za podstawowe cele integracji transportu miejskiego można także uznać zaoferowanie wyższej jakości usług niż w sytuacji dezintegracji transportu zbiorowego, podniesienie konkurencyjności transportu zbiorowego wobec transportu indywidualnego racjonalizacja kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego i współdział transportu miejskiego w rozwoju miast.

Integracja transportu zbiorowego w obszarach metropolitalnych oznacza konieczność koordynacji zarówno decyzji o charakterze kluczowym dla systemu, jak i codziennego zarządzania. Konsekwencją koordynacji działań podejmowanych przez władze samorządowe obszarów metropolitalnych powinna być integracja obejmująca następujące obszary (Ibidem, s. 254):

1. Taryfy i system biletowy i dystrybucję usług;
2. Układ linii i rozkłady jazdy;
3. Organizację i regulację ruchu, system opłat za korzystanie infrastruktury oraz zasady dostępu do niej;
4. Standardy usług i zasady dostępu do rynku;
5. Informacje o usługach i ich promocja;
6. Badania rynkowe i marketingowe.

Wyróżnia się następujące poziomy integracji transportu pasażerskiego (Ibidem, s. 248):

1. Integracja usług na obszarze jednej aglomeracji;
2. Integracja usług przewoźników transportu zbiorowego o różnym zasięgu;
3. Integracja transportu zbiorowego i indywidualnego.

Ze względu na realizację polityki zrównoważonego rozwoju istotne jest kształtowanie pożądaných zachowań komunikacyjnych, którym służyć może integracja środków transportu. Wynikiem współpracy jednostek odpowiadających za organizację transportu w metropolii powinien być system, który charakteryzuje się jednym systemem taryfowo-biletowym, koordynacją rozkładów jazdy i układów linii, wspólnymi standardami technicznymi, wspólnym systemem informacji i zarządzania ruchem, jak również spójną infrastrukturą umożliwiającą łączenie podróży realizowanych transportem zbiorowym, indywidualnym (parkingi P+R, B+R, K+R¹) i współdzielonym (stacje roweru publicznego czy usług typu car-sharing w ramach węzłów przesiadkowych) czy wykorzystanie przystanków, pętli, miejsc postojowych, itp. Do podstawowych barier uzyskania pełnej integracji

¹ P+R (Parkuj i Jedź, ang. Park and Ride), B+R (ang. bike and ride), K+R (Pocatuj i jedź, ang. Kiss and ride)

należą (Ibidem, s. 252):

1. Formalno-prawna (wynikająca ze zróżnicowania przepisów regulujących działalność w różnych rodzajach transportu);
2. Ekonomiczno-finansowa (wynikająca z odmienności i specyfiki finansowania poszczególnych systemów transportu publicznego);
3. Polityczno-społeczna (wynikająca z niechęci władz samorządowych do współpracy, przedsiębiorstw transportu zbiorowego do restrukturyzacji oraz społeczeństwa do zmian).

Integracja transportu wymaga współpracy wielu typów podmiotów. W świetle polskich przepisów za organizację transportu na poziomie metropolitalnym odpowiedzialne są samorządy gminne wchodzące w skład danego obszaru (lokalny transport zbiorowy), jak i samorząd województwa (przewozy kolejowe). Na poziomie operacyjnym, istotnymi podmiotami odpowiedzialnymi za funkcjonowanie systemów transportowych są jednak przedsiębiorstwa transportu zbiorowego (obsługujące połączenia na różnych szczeblach i w różnych jednostkach terytorialnych), organizatorzy transportu, przedsiębiorstwa świadczące usługi uzupełniające, oraz użytkownicy systemów transportowych. Władze samorządowe poszczególnych jednostek nie tracą w procesie integracji swojej suwerenności decyzyjnej, jednak muszą brać pod uwagę decyzje i interesy innych. Współpraca podmiotów oferujących usługi transportu zbiorowego polega na łączeniu ich zasobów i działań w celu wspólnej realizacji analogicznych funkcji. Brak współpracy pomiędzy poszczególnymi podmiotami ogranicza jednak możliwość integracji transportu w aglomeracji i tym samym dodatkowe szanse na jej rozwój.

Systemy zrównoważonej mobilności na przykładzie wybranych aglomeracji w Niemczech i w Polsce

Z punktu widzenia poszukiwania dobrych praktyk w zakresie efektywnie działających systemów kolei metropolitalnych, zasadne wydaje się zaprezentowanie przykładów z niemieckiej konurbacji Lipsk-Halle, a także rozwiązań przyjętych w Trójmieście oraz Warszawie. W przypadku rozwiązań z Niemiec oraz Warszawy należy pamiętać, że z uwagi na istnienie w nich tuneli średnicowych, oba z nich funkcjonują dodatkowo w podobnych warunkach, które za kilka lat zaistnieją w Łodzi i jej obszarze metropolitalnym.

Pierwszy przypadek oparty jest na funkcjonowaniu S-Bahn Mitteldeutschland, stanowiącej sieć kolejowego transportu publicznego w aglomeracji Lipsk i Halle uruchomionej 5 grudnia 2013, po otwarciu kolejowego tunelu średnicowego w Lipsku (S-Bahn, 2017). S-Bahn Mitteldeutschland powstał w wyniku połączenia i rozszerzenia dwóch odrębnych systemów kolei miejskich w Lipsku i Halle i jest obecnie drugim co do wielkości systemem kolei aglomeracyjnej w Niemczech. S-Bahn Mitteldeutschland działa przede wszystkim na terenie „Mitteldeutschen Verkehrsverbund” (MDV) – związku transportowego środkowych Niemiec. MDV jest związkiem mieszanym, w którym 51% udziałów mają jednostki samorządu terytorialnego, a 49% przewoźnicy. Związek koordynuje pracę 20 przewoźników oferujących usługi transportu zbiorowego na terenie Środkowych Niemiec – 8 linii kolei miejskiej (aglomeracyjnej), 29 linii kolei regionalnej, 33 linie tramwajowe i przeszło 600 linii autobusowych. MDV obejmuje powierzchnię 7.515 km² zamieszkiwaną przez 1,7 mln osób. Do zadań związku należą (mdv.de, 2017):

1. Organizacja i planowanie transportu intermodalnego - siatki połączeń, rozkładów
2. Zarządzanie cenami usług w ramach stref taryfowych i podział środków finansowych
3. Ustalanie standardów technicznych i operacyjnych
4. Koordynacja oferty z innymi organizatorami transportu

Ważną rolę integrującą kolej pełni również w trójmiejskim obszarze metropolitalnym. Istniejąca od 1951 r. Szybka Kolej Miejska w Trójmieście przewozi rocznie ok. 40 mln pasażerów. Dominującym właścicielem Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście z ok. 75% udziałów jest Skarb Państwa. Właścicielami pozostałej części udziałów jest Samorząd Województwa Pomorskiego oraz miasta: Gdańsk, Gdynia, Pruszcz Gdański, Rumia i Sopot. SKM w Trójmieście funkcjonuje niezależnie od komunikacji komunalnej organizowanej przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo (Kołodziejski, Wyszomirski, 2014, s. 111-128). Rozszerzenie sieci kolei aglomeracyjnej w Trójmieście przyniosła realizowana w latach 2013-2015 inwestycja w nową linię kolejową (nr 248 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa) obsługującą zachodnią część konurbacji (wraz z lotniskiem) i ruch regionalny z Kaszub. Linia znana powszechnie jako Pomorska Kolej Metropolitalna została wybudowana za przeszło miliard złotych na zlecenie spółki akcyjnej Pomorska Kolej Metropolitalna, która pozostaje jej zarządcą (Polskie Radio, 2017). Spółka PKM należy do Samorządu Województwa Pomorskiego. Przewoźnikiem na linii PKM jest PKP SKM w Trójmieście, a organizatorem transportu pozostaje samorząd województwa pomorskiego. Schemat funkcjonowania PKM prezentuje rysunek 2.

Rysunek 2. Schemat linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej



Źródło: Materiały promocyjne PKM

W ramach budowy linii kolejowej nr 248 zadbano o współpracę samorządu wojewódzkiego z miastem Gdańsk, co przyczyniło się do budowy wysokiej jakości węzłów przesiadkowych. Projektowi wojewódzkiemu towarzyszył „Gdański Projektu Komunikacji Miejskiej” współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013. W ramach tego programu powstały następujące węzły:

1. Gdańsk Brętowo węzeł przesiadkowy, który zapewnia możliwość przejścia z pociągu do tramwaju w systemie door to door. Przy węźle powstał parking dla 17 samochodów oraz 32 miejsca dla rowerów.
2. Gdańsk Jasień – zintegrowany z pętlą autobusową „Jasień PKM” przystanek położony na terenie dawnego poligonu wojskowego. W jego bezpośrednim otoczeniu powstaje nowa zabudowa mieszkaniowa. Przy węźle powstał parking dla 80 samochodów i 32 miejsca dla rowerów.
3. Gdańsk Kiełpinek – położony w sąsiedztwie nowych osiedli w pobliżu trójmiejskiej obwodnicy oraz centrum handlowego. Przy węźle powstanie parking dla 78 samochodów i 32 miejsca dla rowerów.

4. Gdańsk Rębiechowo – największy planowany węzeł typu Park & Ride na całej linii, wybudowany w jedynie częściowo (co znacząco ograniczyło jego funkcjonalność) (Dziennik Bałtycki, 2017) w pierwszym etapie ze względu na brak porozumienia między burmistrzem Żukowa, marszałkiem województwa pomorskiego oraz prezydentem Gdańska. Głównym celem tego węzła ma być przejście dużej części ruchu samochodowego z kierunku Kaszub oraz z projektowanej w pobliżu nowej obwodnicy metropolitalnej.

Inwestycjom infrastrukturalnym w Trójmieście nie towarzyszyła dostateczna poprawa współpracy podmiotów transportu metropolitalnego. Choć na terenie Trójmiasta istnieje Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, jego kompetencje są ograniczone do funkcji związanych z biletem metropolitalnym, który nie stanowi podstawowego wyboru dla mieszkańców metropolii. Bilet metropolitalny obowiązuje co do zasady w pojazdach ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia, MZK Wejherowo, SKM Trójmiasto i POLREGIO – jednak liczne wyjątki (jak choćby to, że nie obowiązywał przez pewien czas na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej) sprawiają, że nie jest on wzorcowym przykładem integracji taryfowej. Zaletą MZKZG jest dostarczanie kompleksowej informacji o funkcjonowaniu transportu miejskiego w metropolii prezentowanej na stronie internetowej związku na podstawie informacji przekazywanych przez poszczególnych organizatorów transportu zbiorowego.

W ciągu ostatnich lat dynamiczny wzrost wykorzystania kolei w transporcie metropolitalnym zauważalny jest w istotnym stopniu na terenie aglomeracji warszawskiej. Stanowi to rezultat kompleksowego podejścia do kwestii wykorzystania transportu kolejowego do przewozów miejskich oraz integracji transportu kolejowego z transportem miejskim. Podstawę systemu transportu zbiorowego na tym obszarze tworzy miejski transport zbiorowy organizowany przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie (ZTM), obejmujący linie metra i Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM w Warszawie) oraz sieć tramwajów i autobusów, a także linie kolejowe organizowane przez Koleje Mazowieckie i Warszawską Kolej Dojazdową (WKD) – zintegrowane taryfowo z transportem miejskim organizowanym przez ZTM w Warszawie. Metro i SKM w Warszawie są własnością miasta Warszawa. W rezultacie system finansowania ich operatorów jest analogiczny jak w przypadku innych form lokalnego transportu zbiorowego, co wyeliminowało znaczną część problemów związanych ze współpracą między jednostkami samorządu terytorialnego. Takie rozwiązanie możliwe jest jednak tylko wyłącznie w przypadku podmiotu, który dysponuje dużym budżetem i silną pozycją negocjacyjną.

Prace nad zwiększeniem roli kolei w transporcie metropolitalnym prowadzone są także w aglomeracji wrocławskiej (Wrocławska Kolej Aglomeracyjna), poznańskiej (Poznańska Kolej Metropolitalna), krakowskiej (Szybka Kolej Aglomeracyjna) czy szczecińskiej (Szczecińska Kolej Metropolitalna). W żadnym z omawianych

przypadków z Polski nie można jednak mówić o rozwiązaniach optymalnych i docelowych. Z tego względu w budowie systemów kolei metropolitalnych konieczne jest poszukiwanie wzorców poza granicami Polski. Do modelowych rozwiązań w zakresie integracji transportu metropolitalnego można zaliczyć systemy niemieckich kolei aglomeracyjnych i regionalnych, takich jak omawiany wcześniej S-Bahn Mitteldeutschland.

Na sukces kolei w transporcie aglomeracyjnym w Niemczech złożyły się przede wszystkim (Beim, 2017):

1. Zintegrowany taktowy rozkład jazdy;
2. Integracja taryfowa i harmonizacja rozkładów z komunikacją miejską;
3. Podniesienie komfortu podróży przez systematyczną odnowę dworców kolejowych oraz taboru;
4. Promocja wykorzystania kolei w turystyce, zwłaszcza jednodniowej, w połączeniu z pieszymi i rowerowymi wycieczkami;
5. Zaangażowanie samorządów powiatowych i gminnych w działania na rzecz kolei.

Za tworzenie rozkładów jazdy, taryfy i siatki połączeń odpowiada w Niemczech zazwyczaj jeden podmiot, który dysponuje pełnią informacji, co pozwala na optymalne zarządzanie dostępnymi zasobami. Rozbieżne oczekiwania poszczególnych samorządów lokalnych mogą za każdym razem zostać przedyskutowane na wspólnym forum. W Niemczech wykształcono wiele modeli współpracy metropolitalnej – od nieformalnego w Monachium, po silnie zinstytucjonalizowane związki w Zagłębiu Ruhry czy obszarze metropolitalnym Stuttgartu (Danielewicz, 2013, s.232-244).

Istotne jest jednak to, że wymiana informacji odbywa się za każdym razem – rozmowy nie są incydentalne i nie towarzyszą wyłącznie sytuacjom krytycznym, a są trwałym elementem krajobrazu niemieckiego samorządu terytorialnego. Istotna rola samorządów lokalnych w tworzeniu i finansowaniu systemów transportu metropolitalnego sprawia, że w Niemczech wyróżnić można podział na kolej regionalną i aglomeracyjną (tabela 1) (Beim, 2017).

Tabela 1. Koleje regionalne a aglomeracyjne w Niemczech

	aglomeracyjne	regionalne
przyspieszenie	1,0 – 1,2 m/s ²	> 0,6 m/s ²
drzwi	minimalizacja czasu wymiany pasażerów	komfort pasażerów podróżujących
oznakowanie	czytelność, spójność z komunikacją miejską	podkreślenie własnej marki
takt	10' – 30'	godzinny / półgodzinny
zasięg przystanków	ok. 500 m	ok. 1 000 m
ilość przystanków	wysoka	pomijanie części nawet przez pociągi osobowe
obsługa	kontrolerzy biletów	konduktorzy
wyposażenie dodatkowe	minimalne	półki na bagaż, stojaki

Źródło: Beim, M. Kierunki rozwoju infrastruktury transportowej metropolii - koleje aglomeracyjne, docplayer.pl/10049999-Kierunki-rozwoju-infrastruktury-transportowej-metropolii-koleje-aglomeracyjne.html, s.7, 2017

Wykorzystanie rozwiązań modelowych i dobrych praktyk we wzmacnianiu potencjału integracyjnego tunelu średnicowego w Łodzi

Z racji na łączną wartość projektu łódzkiej linii średnicowej, która może sięgnąć 4 mld zł (tunel średnicowy z dwoma podziemnymi przystankami kolejowymi, stacją Łódź Fabryczna i przystankiem Łódź Niciarniana), jest to jeden z największych i najdroższych projektów infrastrukturalnych w historii miasta i Polski. Mając na uwadze fakt, że ponad 90% pasażerów kolei w Niemczech to pasażerowie kolei regionalnych i aglomeracyjnych (International Association of Public Transport, 2016) oraz to, że największe przyrosty liczby pasażerów w Polsce także wiążą się z tym rodzajem wykorzystania kolei, łódzki tunel średnicowy również można rozpatrywać jako szansę na rozwiązywanie problemów zintegrowanej mobilności Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (Rysunek 3). Obecnie bowiem kolej nie stanowi w nim ważnego środka transportu. Całe województwo łódzkie, z liczbą podróży pociągiem w przeliczeniu na 1 mieszkańca rocznie na poziomie 3,9, charakteryzuje się jedną z najniższych w Polsce wartością tego wskaźnika. Dla

porównania, jego wartość w regionach w których kolej pełni ważoną rolę w ruchu aglomeracyjnym wynosi znacznie więcej, np. w pomorskim 23,3 a mazowieckim 18,9 (Urząd Transportu Kolejowego, 2017). Sygnalizowana przez marszałka województwa łódzkiego obsługa połączeń aglomeracyjnych jedynie na czas Expo 2022, czy wiązanie czasu ukończenia tunelu z tym wydarzeniem pokazuje, że istnieje ryzyko podporządkowania jednego mega projektu (linii średnicowej) innemu mega projektowi (wystawa EXPO 2022) (Woźniak, 2016). Może to prowadzić do suboptymalnych rozwiązań organizacyjnych i niższej użyteczności projektu w standardowym użytkowaniu, tym bardziej że megaprojekty cechują się zwykle zawyżaniem prognozowanych korzyści i niedoszacowaniem kosztów (Müller, 2015). Bardzo często wielkim inwestycjom towarzyszą przyjmowane przez decydentów scenariusze nieuniknionego sukcesu. Wszelkie głosy wskazujące na możliwe niepowodzenia są marginalizowane. W rzeczywistości, wstępne analizy wykonane na potrzeby realizacji projektu dają zbyt optymistyczne rezultaty, a w toku prac nad projektami o wielkiej skali zanikają kluczowe dla powodzenia projektów o charakterze systemowych szczegóły. Tymczasem realizacja tak kluczowej inwestycji, jak budowa tunelu średnicowego, może przynieść więcej długofalowych korzyści wówczas, jeśli nie zostanie przyporządkowana celom sztandarowym (megaprojekt), ale celom utylitarnym (integracja transportu kolejowego w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym).

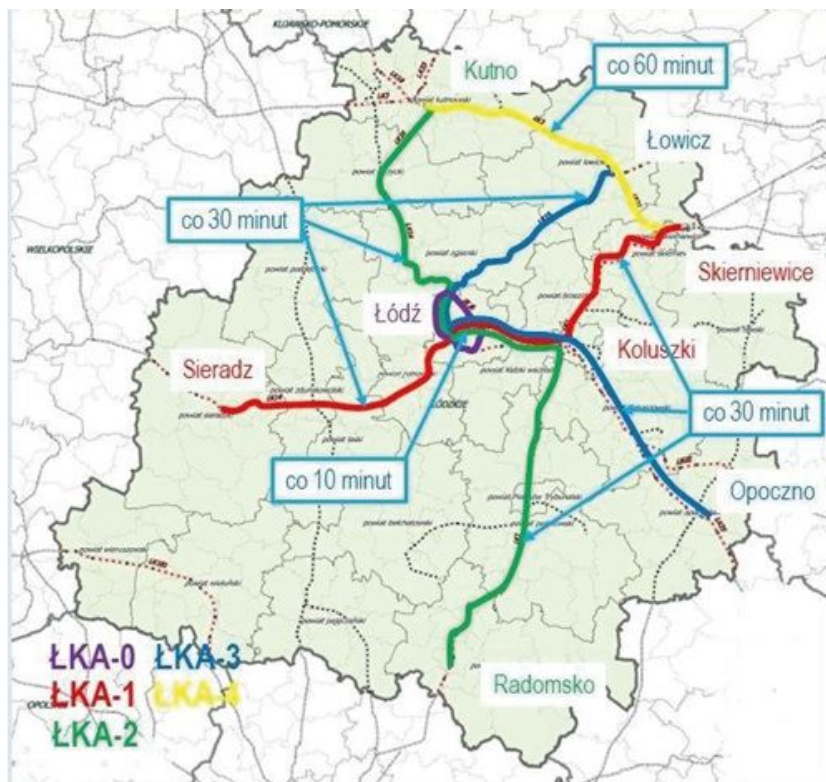
Decentralizacja decyzyjna, która charakteryzuje obecnie systemy transportowe w Łódzkim Obszarze Metropolitalnym, wpływa na dezintegrację systemów transportowych w aglomeracji. Odmowa finansowania tramwajów podmiejskich przez władze województwa łódzkiego (Transport publiczny, 2017) pomimo faktu, że realizowane przez nie połączenia spełniają ustawowe wymagania dotyczące finansowania przez samorząd wojewódzki², stawia pod znakiem zapytania zaangażowanie władz woj. łódzkiego w rozwiązywanie problemów transportowych dotyczących aglomeracji łódzkiej. Jako że przewoźnik kolejowy o nazwie Łódzka Kolej Aglomeracyjna jest własnością samorządu wojewódzkiego, a gminy i powiaty składające się na aglomerację nie uczestniczą w znaczącym stopniu w rozwijaniu jego oferty, trudno mówić o ŁKA jako o kolei aglomeracyjnej. Uwzględniając klasyfikację połączeń kolejowych z ich podziałem na regionalne i aglomeracyjne (tabela 1), Łódzka Kolej Aglomeracyjna spełnia obecnie cechy kolei regionalnej. Zaangażowanie centralnego ośrodka Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

2 „Uwzględniając definicję poszczególnych rodzajów przewozów, przewóz wykonywany na liniach komunikacyjnych łączących miasta na prawach powiatu z gminami ościennymi będzie organizowany przez marszałka województwa, na terenie którego jednostki te są położone. Przewozy takie winny być bowiem traktowane jako przewozy wykonywane z przekroczeniem granic administracyjnych dwóch powiatów niezależnie od tego, czy miasto na prawach powiatu posiada status gminy. Miasto takie nie leży bowiem w granicach administracyjnych powiatu ziemskiego, stąd też przewozy będą miały charakter przewozów wojewódzkich.”

Źródło: <http://zpp.pl/materialy/pliki/ptz.pdf>, s.12, Dostęp z dnia: 28.06.2017

we włączanie kolei w obsługę metropolii do tej pory nie było wystarczające. Wyraźnie jest skupienie poszczególnych JST na własnych przewoźnikach – struktura własnościowa kształtuje system transportowy ŁOM w większym stopniu niż potencjalna funkcja danego środka transportu.

Rysunek 3. Projektowana siatka połączeń Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej po otwarciu tunelu średnicowego w Łodzi wraz z częstotliwościami



Źródło: Materiały prasowe Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

Pomimo poprawy jakości systemów informacji pasażerskiej zarówno lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi, jak i systemów kolejowych, ich rozwój nie jest wzajemnie powiązany na płaszczyznach sygnalizowanych w rozdziale drugim. informacji pasażerskiej istnieją narzędzia internetowe i aplikacje mobilne, które pozwalają śledzić na żywo lokalizację pojazdów MPK Łódź, POLREGIO i Łódzkiej

Kolei Aglomeracyjnej (rozklady.lodz.pl, 2017). Żadne z tych narzędzi nie pozwala jednak na sprawdzenie w jednym miejscu informacji o opóźnieniach i lokalizacji zarówno pociągów, jak i pojazdów lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi. Pomimo że nadajnikami GPS dysponują również pojazdy MUK Zgierz, pojazdy tego organizatora nie są włączone w łódzki system informacji pasażerskiej, nawet jeśli wykonują połączenia na terenie Łodzi. Przykłady te obrazują, że postęp technologiczny i środki wydawane na system informacji pasażerskiej nie przekładają się w dostatecznym stopniu na finalną ofertę, z której mogą korzystać pasażerowie. Raport Najwyższej Izby Kontroli dotyczący ŁKA z 2015r. wskazywał na niedostateczną integrację prac prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z działaniami „okołokolejowymi” tj. budową parkingów P+R/B+R czy zintegrowanych z koleją przystanków komunikacji miejskiej (Najwyższa Izba Kontroli, 2015). W końcowych wnioskach NIK pisała:

„Aby Łódzka Kolej Aglomeracyjna tworzyła alternatywę dla transportu indywidualnego, niezbędny jest jej całościowy rozwój, zarówno jakościowy, jak i ilościowy. Sukces ŁKA, która w założeniach ma spełniać funkcję kolei miejskiej, zależeć więc będzie od tego, jak szybko i wygodnie będzie można dojechać na stację czy pociągi będą punktualne, a przesiadki niezbyt utrudnione. Spójna, kompleksowa i skonkretyzowana wizja rozwoju całego systemu kolei aglomeracyjnej w regionie jest więc w tym kontekście szczególnie istotna”.

Istotne przy integrowaniu w Łodzi kolei z komunikacją miejską mogą być doświadczenia „Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej”, które dzięki współtworzeniu projektów na bardzo szczegółowym poziomie przez samorząd województwa pomorskiego i miasto Gdańsk pozwoliły na stworzenie warunków do przesiadki z kolei na tramwaj „drzwi w drzwi”³. By móc budować wspólną ofertę metropolitalną, koordynować politykę transportową i przestrzenną, konieczne jest stworzenie w ŁOM trwałej przestrzeni wymiany informacji i współpracy pomiędzy zarządcami infrastruktury, przewoźnikami i organizatorami transportu. Podejściem, które może pozwolić na budowę kluczowego w procesie integracji zaufania, może być sukcesywne przejście od struktur nieformalnych do metropolitalnego organizatora transportu. Należy pamiętać, że charakter współpracy będzie zawsze zmienny w zależności od kontekstu personalnego i politycznego.

Doświadczenia niemieckich związków komunikacyjnych i struktur współpracy

³ Warto zauważyć, że w załączniku do Programu Funkcjonalno-Użytkowego dla projektu „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna - Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec”, czyli budowy tunelu średnicowego w Łodzi, można znaleźć wytyczne Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi dotyczące integracji podziemnych przystanków kolejowych z komunikacją miejską w Łodzi. W dokumentacji pojawiały się także między innymi zapisy o konieczności uzgodnienia rozwiązań architektoniczno-urbanistycznych z Biurem Architekta Miasta w Departamencie Architektury i Rozwoju Urzędu Miasta Łodzi. Według UMŁ „przystanki kolejowe powinny stanowić multimodalne węzły komunikacji publicznej i tej funkcji powinny być podporządkowane rozwiązania przestrzenne. Dotyczy to zwłaszcza przystanku pod skrzyżowaniem ulic Zielona/Kościuszki.” Jeśli współpraca będzie miała miejsce także na dalszym etapie i będzie niosła ze sobą konsekwencje dla długoterminowej polityki przestrzennej i transportowej Łodzi, warunki wysokiej jakości integracji zostaną spełnione.

metropolitalnej pokazują, że wypracowywanie płaszczyzny współpracy musi uwzględniać ambicje i specyfikę lokalnej kultury politycznej (Danielewicz, 2013, s. 232-241). Wspólnym mianownikiem sukcesów kolei metropolitalnych w badanych obszarach metropolitalnych jest zaangażowanie samorządu terytorialnego, w tym w szczególności kluczowych ośrodków, w budowanie oferty kolei (Beim, 2017, s. 29). Łódź jako najsilniejszy ośrodek regionu powinna przejąć część odpowiedzialności za powodzenia integracji transportu metropolitalnego i proponować na wspólnym forum rozwiązania obejmujące szerszy kontekst niż samo miasto.

Bibliografia

1. Florczak M., (2015) Aglomeracja i obszar metropolitalny (w:) Biała Księga Mobilności, Warszawa
2. Sokołowicz M., Przygodzki Z., (2016) Logistyka miejska i transport zrównoważony, (w:) EkoMiasto#Gospodarka: Zrównoważony, Inteligentny i pręcypacyjny Rozwój Miasta, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
3. Danielewicz J., (2013) Zarządzanie obszarami metropolitalnymi wobec globalnych procesów urbanizacji, Łódź
4. Najwyższa Izba Kontroli, (2015) Budowa Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej: Informacja o wynikach kontroli, Łódź
5. Palmen L., Tomanek R., Baron M., (2015) Realizacja zadań z zakresu transportu zbiorowego na obszarze związku metropolitalnego, Uwarunkowania prawne i finansowe wynikające z zapisów ustawy o związkach metropolitalnych na przykładzie konurbacji śląskiej, Gliwice
6. Przygodzki Z., (2012) Transport szynowy w rozwoju miast. Współczesne trendy zrównoważonego rozwoju transportu, (w:) Po kolei, Łódź: Uniwersytet Łódzki
7. Tundys D., (2013) Logistyka miejska. Teoria i praktyka, Warszawa
8. Urząd Transportu Kolejowego, (2017) Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce, Warszawa
9. Wyszomirski O., (2010) Transport Miejski: Ekonomia i Organizacja. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego
10. Wójcik M. i in., (2010) Integracja łódzkiego obszaru metropolitalnego w świetle rozwoju systemu transportowego (w:) Łódzka Metropolia: problemy integracji gospodarczej, Łódź
11. Wesołowski J., (2008) Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź
12. Kołodziejski H., Wyszomirski O., (2014) Integracja transportu kolejowego z miejskim na obszarach metropolitalnych, (w:) Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomia Transportu i Logistyka nr 52 Europejski transport i rynek usług transportowych, Gdańsk