

Jakub Majewski

# Perspektywy dla zrównoważonej mobilności w Łodzi: Jak wykorzystać potencjał transportu szynowego?

## Wprowadzenie

Jak udowodniły doświadczenia krajów zachodnich z drugiej połowy XX wieku, wykorzystanie samochodów indywidualnych jako głównego środka mobilności w mieście jest nieekonomiczne ze względu na ich wielką przestrzeniochłonność. W miastach, w których przestrzeń jest ograniczonym zasobem, inwestycje w infrastrukturę drogową i parkingową konkurują o tę przestrzeń z innymi sposobami zagospodarowania terenu. Poza tym, miejsca takie jak place i ulice, które służyły wcześniej rekreacji i handlowi, zamierały wskutek wypełnienia ich samochodami. W Łodzi, w której głównym typem przestrzeni publicznych pozostają ulice, konflikt ten jest tym bardziej nieunikniony. Samochody zajmują przestrzeń przeznaczoną dla pieszych i zieleni – chodniki są zablokowane, a trawniki rozjeżdżane. Im więcej aut wjeżdża do miasta, tym bardziej uciążliwe jest poruszanie się po nim. Dotyczy to nie tylko pasażerów komunikacji zbiorowej i samych kierowców, którzy stoją w zatorach na drodze, ale także pieszych i rowerzystów, którym



© by the author, licensee University of Lodz – Lodz University Press, Lodz, Poland. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution license CC-BY-NC-ND 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

**Funding information:** Not applicable. **Conflicts of interests:** None. **Ethical considerations:** The Author assures of no violations of publication ethics and takes full responsibility for the content of the publication.

przeszkadza hałas i zanieczyszczenia emitowane przez dużą ilość samochodów. Efektywną mobilność miejską jest w stanie zagwarantować jakościowy transport zbiorowy. Jak go budować w Łodzi?

### **Uwarunkowania historyczne**

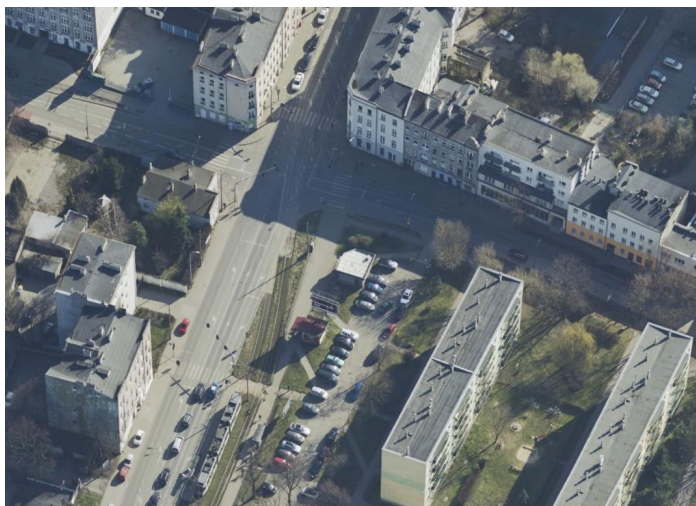
Z perspektywy historycznej, Łódź ma długą i chlubną tradycję związaną z transportem zbiorowym. Łódź była pionierem w wykorzystaniu tramwajów elektrycznych – uruchomiła je w 1896 roku jako pierwsze miasto w zaborze rosyjskim, nie odstając pod tym względem od innych dużych miast europejskich (Jerczyński, 2003). Rozwój sieci tramwajowej miał tutaj szczególną rolę w tworzeniu powiązań funkcjonalnych między rozwijającymi się miastami okręgu przemysłu włókienniczego – Ozorkowa, Zgierza, Aleksandrowa, Pabianic – a Łodzią (Dobrodziej, 1986).

Również kolej była czynnikiem, który wpłynął na dynamiczny rozwój ośrodka. W 1863 roku doprowadzono kolej do śródmieścia Łodzi (linia Fabryczno-Łódzka), a następnie w 1903 roku Łódź zyskała kolejne połączenie z miastami w regionie poprzez linię łączącą Kalisz z Warszawą. Podjęto wtedy również decyzję o budowie kolei obwodowej, tj. linii kolejowej okrążającej miasto. Połączyła ona linię Fabryczno-Łódzką z linią Kaliską. Jej przebieg wytyczono poprzez tereny łódzkich przedmieść – Karolewa, Marysina czy Chojen – co przyspieszyło ich urbanizację (Jerczyński, 2003). Budowa kolei była przedsięwzięciem trudnym, podczas którego zawarto wiele kompromisów, uwzględniających różne interesy własnościowe i polityczne. Przykładem była brzemienna w skutki decyzja o uczynieniu Łodzi Fabrycznej stacją czołową (jej przekształcenie w stację przelotową następuje dopiero teraz poprzez budowę tunelu średnicowego). Ostateczne ukształtowanie się sieci kolejowej było wynikiem inwestycji okrojonych i – jak się szybko okazało – za małych jak na rosnące potrzeby miasta. Mimo ponawianych wielokrotnie deklaracji o przebudowie łódzkiego węzła kolejowego pozostał on w zasadniczo niezmienionym kształcie z przełomu XIX i XX wieku do naszych czasów. Położenie kolei „na uboczu” miasta sprawiło, że długo nie odgrywała ona roli w lokalnym ruchu pasażerskim.

Po II wojnie światowej miasto starano się przebudować na modłę modernistyczną. Budowano szerokie arterie komunikacyjne i wprowadzono wyraźny podział funkcjonalny fragmentów przestrzeni miejskiej. Jednak ponieważ z tego punktu widzenia właściwie prawie cała dotychczasowa strefa zurbanizowana Łodzi wymagałaby interwencji, istniejącej tkanki miejskiej nie zmieniono w tak dużym stopniu. Plany o wyburzaniu całych kwartałów śródmiejskich zderzyły się

z rzeczywistością (Pakuła, 2019). Przykładowo, ze względu na oszczędności, nawet na nowo budowanych osiedlach zostawiano kamienice pośrodku wytyczonej na wprost drogi. Do najważniejszych zmian tego okresu zaliczają się przebiecie trasy północ-południe wzdłuż ulicy Zachodniej oraz poszerzenie ulicy Głównej (obecnie trasy W-Z). Mimo powojennej rozbudowy Łódź w znacznej mierze zachowała swoją dawną specyfikę przestrzenną – pozostała dużym, zwartym ośrodkiem, z rozległym śródmieściem o rzadkiej sieci wąskich ulic. Wysiętek inwestycyjny przede wszystkim skupił się na przebudowie zaniedbanych przedmieść, wskutek którego nowe dzielnice mieszkaniowe i przemysłowe otoczyły ściśle zabudowane śródmieście. To ukształtowało nowy rytm potoków pasażerskich w przestrzeni i w czasie (tłok w szczytach przewozowych związanych z przemieszczaniem się między osiedlami a zakładami pracy w związku z modelem pracy zmianowej).

**Fotografia 1.** Ulica Limanowskiego. Przykład typowej dla łódzi sytuacji – ulica została poszerzona, a torowisko wydzielone od jezdni, lecz dopiero po wyjeździe z gęsto zabudowanego śródmieścia. Na terenie zaniedbanych przedmieść ulokowano osiedla mieszkaniowe, które miały być obsługiwane przez nowy standard dróg



Źródło: <https://ortofoto.mapa.lodz.pl>

W wielu miastach powojenna rozbudowa wiązała się z większym wykorzystaniem autobusów, jako że na nowo zabudowywanych terenach nie istniała sieć tramwajowa. W Łodzi natomiast w przełomie lat 1960. i 1970. nadal znaczną większość – bo 85% pasażerów – przewoziły tramwaje. Dla porównania w 1969 roku w Warszawie

było to 56%, a w Krakowie, Poznaniu i Wrocławiu około 70% (ZPGKMŁ, 1971). Równocześnie infrastruktura tramwajowa była w znacznie gorszym stanie niż w innych miastach i wymagała natychmiastowej wymiany. Większość torowisk nie była wydzielona od jezdni, co wraz z napływem aut na ulice skutkowało przestojami.

W obliczu rosnącego obciążenia sieci transportowej przyjęto, że żeby sprostać tym wyzwaniom, tramwaje muszą funkcjonować inaczej niż dotychczas – z transportu lokalnego, niezbyt szybkiego, ale docierającego „pod drzwi” miały stać się podobne do modelu *light rail*. Modelowo jak najwięcej dróg miało zostać poszerzone, by tramwaje poruszały się niezależnie od aut, a w innych przypadkach transport tramwajowy miał być zastąpiony przez PKS i PKP. W raporcie dla władz miasta wprost pisano: „winna nastąpić dalsza stopniowa likwidacja trakcji tramwajowej w śródmieściu (...) oraz powiązaniach z niektórymi miastami aglomeracji”, „pilna potrzeba włączenia obwodnicy kolejowej do układu komunikacyjnego i zwiększanie ilości pociągów lokalnych” (ZPGKMŁ, 1971, s. 12).

W praktyce jednak obsługa kolejowa na linii obwodowej nie zwiększyła się. Inwestycje mieszkaniowe i transportowe w mieście łąpały wieloletnie opóźnienia. W latach 1980. już wyraźnie zarysował się dysonans – na poziomie planistycznym widniały ambitne wizje budowy metra oraz szerokich arterii przecinających miasto, a w praktyce w pogrążonym w letargu gospodarczym mieście z obsługą rosnącej populacji ledwo nadążały przestarzałe autobusy i tramwaje (Dobrodziej, 1986).

Zapoczątkowane w PRL procesy przyspieszyły znacznie w okresie transformacji ustrojowej. Wraz z restrukturyzacją spółek komunalnych następowały cięcia w usługach oferowanych przez MPK Łódź oraz likwidacja torowisk tramwajowych. Doprowadziło to do obniżenia dostępności transportowej dużej części aglomeracji. Degradacji tej uległy zwłaszcza peryferyjne położone miejscowości jak też pewne obszary wewnątrz zurbanizowanej strefy Łodzi, np. Złotno, Ruda, Rokicie. Równocześnie drastycznie wzrosła ilość samochodów osobowych na ulicach miasta. Prowadzone w latach 1990. i 2000. inwestycje – w oparciu o wspomniane wcześniej plany – skupiały się na poprawie jakości i przepustowości sieci dróg dla ruchu kołowego, co napędzało znane z Zachodu zjawisko ruchu indukowanego (*induced demand*).

Przyjęta w 1997 roku polityka transportowa miasta zakładała odwrócenie tych tendencji. Remedium na nie miało być zrównoważone podejście – radykalna poprawa jakości transportu wraz z uwzględnieniem potrzeby rozbudowy infrastruktury drogowej – szczególnie tras dla uciążliwego tranzytu. Wskazano, że

w obszarze śródmiejskim, który miał odzyskać walory przestrzenne i prestiż, ruch samochodowy powinien być ograniczony, a transport zbiorowy otrzymałby priorytet (UMŁ, 1997). Taka polityka kreowałaby mobilność dopasowaną do walorów struktury przestrzennej miasta – zwartości zabudowy, ludzkiej skali i gęstej sieci tramwajowej.

**Fotografia 2.** Ulica Łągiewnicka. W 1998 roku usunięto torowisko tramwajowe na rzecz drugiej jezdni, dzięki czemu powstała trasa obwodowa dla Drogi Krajowej 72



Źródło: Praca własna (22.04.2025).

### **Inwestycje, reformy i plany**

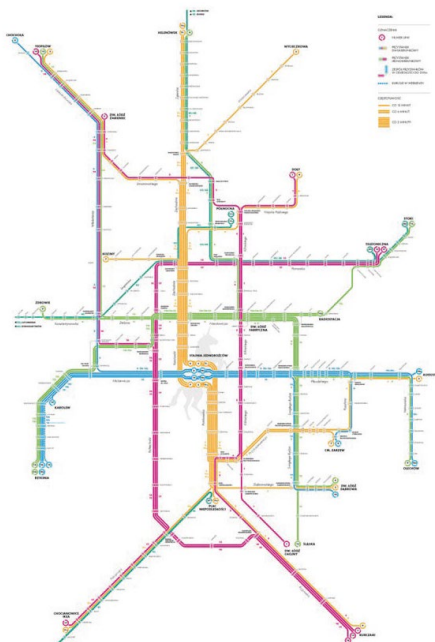
Problem z jakością infrastruktury ciągnął się za Łodzią dalej, utrudniając progresywne założenia polityki. Po transformacji ustrojowej podjęto próbę unowocześnienia taboru – w 2001 Łódź jako pierwsze miasto w Polsce zakupiło nisko-podłogowe tramwaje modelu Cityrunner. Niemniej fizyczna przebudowa dróg i torowisk musiała być priorytetem.

Dużą inwestycją w łódzką sieć tramwajową był zrealizowany w latach 2006–2008 remont kapitalny trasy północ-południe, nazwanej wtedy Łódzkim Tramwajem Regionalnym (ŁTR). W założeniu podniesiona do standardu szybkiego tramwaju miała zostać trasa pomiędzy Zgierzem a Pabianicami, jednak w ramach programu udało się wyremontować tylko odcinek wewnątrz Łodzi. Już wtedy ujawniły się

problemy, które cechują współczesne interwencje publiczne w tódzki transport. Na trasie nie wzrosła częstotliwość kursów ani prędkość przejazdu. De facto nie zmienił się charakter trasy, ponieważ tramwaje nie mają na niej priorytetu w sygnalizacji. Nie zrealizowano też inwestycji towarzyszących, które mogłyby zwiększyć wykorzystanie trasy, takich jak parkingi P+R.

Najważniejszą inwestycją ostatnich lat była jednak przebudowa trasy W-Z, w ramach której powstał Dworzec Tramwajowy Piotrkowska Centrum (znany jako Stajnia Jednorożców) oraz trasa na Olechów. Ciężko jednak uznać projekt za jednoznaczny sukces, gdyż jednocześnie zwiększono atrakcyjność trasy W-Z dla samochodów poprzez budowę tunelu czy dobudowę lewoskrętów kosztem przystanków, które przerzucono za skrzyżowania.

**Rycina 1.** Mapa połączeń tramwajowych po reformie Łódź łączy z roku 2017



Źródło: MPK Łódź.

Reforma Łódź łączy z 2017 roku zakładała częstotliwość wszystkich linii tramwajowych miejskich oraz głównych linii autobusowych co 12 minut. Głównym założeniem reformy było uporządkowanie linii i nakierowanie ich na nowe węzły

przesiadkowe na Dworcu Fabrycznym i Stajni Jednorożców (rycina 1). Na głównych arteriach łączona częstotliwość kursowania miałaby wynosić nawet do 2 minut (ŁTR na odcinku od ulicy Legionów do placu Reymonta). Nigdy jednak nie wprowadzono jej założeń w pełni. Od 2017 roku w Łodzi trwały długie remonty ważnych arterii, takich jak Śmigłego-Rydza (2018–2021, 2022–2024), Przybyszewskiego (2023–2025), Wojska Polskiego (2021–2024), Północna (2022–2024), Legionów i Cmentarna (2022–2024). To zmuszało MPK do długo-trwałych zmian w trasowaniu i zawieszania linii. Ze względu na jeszcze większą ilość remontów dróg zbiorczych, trasy autobusowe (w tym zastępcze), również ulegały częstym zmianom. W efekcie spadła punktualność i zaufanie do transportu publicznego w Łodzi.

Sytuacja zupełnie wymknęła się spod kontroli, gdy lata zaniedbań wzięty naraz żniwo. W latach 2018–2019 kryzys infrastrukturalny doprowadził do zamknięcia szeregu torowisk, w szczególności połączeń podmiejskich. Istnieje duże ryzyko, że na stałe. Obecnie bowiem nie planuje się remontu i wznowienia połączeń do Ozorkowa ani do Lutomińska. Ponadto do dzisiaj wiele odcinków łódzkich tras tramwajowych jest wyłączonych z eksploatacji (ulice Zielona i Srebrzyńska). W ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych – tj. narzędzia realizacji inwestycji w miejskich obszarach funkcjonalnych finansowanych ze środków funduszy europejskich na lata 2021–2027 – Łódź zabezpieczyła środki tylko na część planowanych wcześniej inwestycji tramwajowych. Z planów wykluczono projekt budowy linii tramwajowej do Centrum Zdrowia Matki Polki oraz remonty ciągów na alei Żeromskiego/Politechniki i ulicy Konstanyńskiej. Realizacji doczeka się natomiast remont torowiska w ulicy Warszawskiej, a na wniosek miasta Zgierza wyremontowany zostanie odcinek linii ozorkowskiej w granicach tego miasta (tabela 1).

**Tabela 1.** Stan realizacji inwestycji w sieć tramwajową aglomeracji łódzkiej

Odcinek do przebudowy	Stan na 11.05.2026	Nowy odcinek	Stan na 11.05.2026
Aleksandrowska	Ogłoszono przetarg	Broniewskiego	W trakcie realizacji
Rzgowska (Broniewskiego – Kurczaki)	Ogłoszono przetarg	Kopcińskiego – Węglowa	Przetarg rozstrzygnięty
Warszawska	Ogłoszono przetarg	Rzgowska do ICZMP	Realizację odłożono po 2027
Srebrzyńska	Ogłoszono przetarg	Włókniarzy – stacja Łódź Koziny	Realizację odłożono po 2027

**Tabela 1** (cd.)

Odcinek do przebudowy	Stan na 11.05.2026	Nowy odcinek	Stan na 11.05.2026
Franciszkańska (Boj. Getta Warszawskiego – Północna)	W trakcie realizacji	Wróblewskiego	Proponowana w Studium
Zielona (Wólczarska – Legionów)	Zabezpieczono finansowanie	Marysińska	Proponowana w Studium
Legionów (Żeligowskiego – Włókniarzy)	Zabezpieczono finansowanie	Retkińska	Proponowana w Studium
Konstantynowska	Odłożono, zastępczo remont doraźny	Pomorska – CKD	Proponowana w Studium
Politechniki/ Żeromskiego	Odłożono, zastępczo remont doraźny	Kopcińskiego – Rondo Solidarności	Proponowana w Studium
Kurak – Proboszczewice (Zgierz)	Zabezpieczono finansowanie	Palki – Pankiewicza	Proponowana w Studium

Źródło: Opracowanie własne na podstawie portalów Transport Publiczny (dostęp z dnia 17.01.2026 ze źródła: <https://www.transport-publiczny.pl/szukaj.html?searchVal=tag:%20tramwaje%20w%20%C5%81odzi>) oraz Rynek Infrastruktury (dostęp z dnia 11.05.2026 ze źródła <https://www.rynekinfrastruktury.pl/szukaj.html?searchVal=geotag:%20%C5%81%C3%B3d%C5%BA>).

W kontekście rozwiązania bolączek transportowych miasta często przytacza się budowę „łódzkiego metra”, czyli tunelu średnicowego. Od 2019 roku PKP realizuje pod Łodzią tę wielką inwestycję, polegającą na budowie tunelu kolejowego między stacją Łódź Fabryczna a stacjami Łódź Żabieniec i Łódź Kaliska. To pozwoli na trasowanie pociągów dalekobieżnych przez główne dworce Łodzi, a także na uruchomienie nowych relacji w ramach aglomeracji. W ramach tej inwestycji powstają 3 nowe podziemne przystanki kolejowe – Łódź Koziny (przy ulicy Kasprzaka), Łódź Polesie (przy Manufakturze) oraz Łódź Śródmieście (skrzyżowanie ulicy Zielonej i alei Kościuszki) – które mają szansę stać się popularnymi węzłami przesiadkowymi kolej-komunikacja miejska. Przejazd podziemną koleją do centrum z osiedli – takich jak Widzew czy Teofilów – będzie konkurencyjny czasowo z samochodami indywidualnymi. Tunel oraz podziemne stacje są w dużej mierze już wykonane, lecz po katastrofie budowlanej kamienicy przy alei 1 Maja 23 położonej na trasie tunelu, prace maszyn wstrzymano w związku z koniecznością ustabilizowania gruntu.

Obecnie sytuacja transportowa Łodzi nie prezentuje się zatem optymistycznie – wychodzenie z kryzysu infrastrukturalnego idzie mozolnie, budowa tunelu

średnicowego jest opóźniona, a komunikacja miejska nie doświadczyła zapowiadane go skoku jakościowego mimo następujących po sobie inwestycji. Przede wszystkim po stronie decydentów miejskich nie widać woli nadania sprawie transportu zbiorowego priorytetu.

### **Wewnętrzne obwodnice**

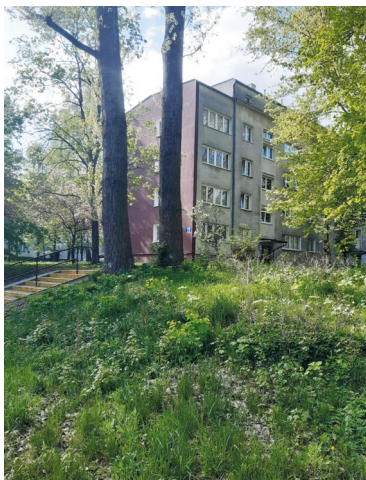
Często podnoszonym argumentem przeciwko wprowadzeniu priorytetu w sygnalizacji świetlnej dla tramwajów (tzw. zielonej fali) jest brak odpowiedniej ilości tras samochodowych. Argumentuje się, że doszłoby do paraliżu na łódzkich drogach (Nykiel, 2024).

Założenia planistyczne miasta od lat powielają zapisy o budowie wewnętrznej obwodnicy, która miałaby rozłożyć ruch samochodowy w śródmieściu i umożliwić ustanowienie strefy ze specjalnym priorytetem transportu zbiorowego w ścisłym centrum. Warto tutaj zaznaczyć, że Łódź jest pierwszym miastem w Polsce, które może korzystać z pełnej zewnętrznej obwodnicy – składającej się z autostrad A1, A2 i dróg ekspresowych S8 i S14. Obecne założenia nie są tak radykalne, jak z czasów poprzedniego Studium, które proponowało cztery obwodnice. Obowiązujące zapisy z 2018 roku zakładają realizację jednej wewnętrznej obwodnicy, co i tak jednak wymagałoby budowy dwóch dużych arterii północ-południe. Uchwała nr LII/1605/21 z dnia 22 grudnia 2021 roku nadała ich realizacji priorytet, dodatkowo wyróżniając w Studium „Obszary przestrzeni publicznej, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (...) przewidziane dla ustalenia przebiegu projektowanych dróg” (SUIKZP 2018). Są to trasy nazywane roboczo Karskiego i Konstytucyjna – jako że mają stanowić przedłużenia tych dróg. Każda z nich przecina tereny aktywne biologicznie, które w mieście i tak są już mocno po-fragmentowane. Trasy Karskiego i Konstytucyjna pochłonęłyby osiedlowe zieleńce, co wiąże się z trudnymi do oszacowania kosztami społecznymi. Zmieniłyby się charakter obrzeży osiedli, które utraciłyby status ekotonu (granicy między siedliskiem miejskim a mniej zurbanizowanym), wzrosłoby też zanieczyszczenie światłem i hałasem. Dla osiedli Pojezierska, Żubardź, Zarzew i Dąbrowa, gdzie duży udział mieszkańców stanowią osoby starsze, oznaczałoby to poważne pogorszenie warunków życia.

Budowa tych wielokilometrowych dróg byłaby też bardzo droga, zwłaszcza, że nie można uzyskać na nią dofinansowania unijnego. Koszty budowy to jednak nie wszystko. Warto zaznaczyć, że w Łodzi zachodzi szybka depopulacja, a utrzymanie infrastruktury będzie coraz bardziej obciążać budżet. Przede wszystkim jednak nie ma pewności, że budowa wewnętrznej obwodnicy poprawi sytuację na

łódzkich drogach. Jak udowodniła praktyka, zwłaszcza z miast Ameryki Północnej, dodawanie nowych odcinków dróg może wydłużyć czas przejazdu, zamiast go skrócić – zjawisko to nazywane jest paradoksem Braessa (Nykiel, 2024).

**Fotografia 4.** Osiedle przy ulicy Zbiorczej na Starym Widzewie. W tym miejscu przechodziłaby Trasa Konstytucyjna



Źródło: Praca własna (22.04.2025).

### **Propozycje usprawnień**

Czy obecnym bolączkom Łodzi da się jakoś zaradzić? Mimo, iż sytuacja jest trudna, istnieje wiele prostych i niekosztownych rozwiązań, których wdrożenie szybko usprawniłoby przemieszczanie się po mieście. Jak wskazuje Wolański (2022), to właśnie działania miękkie są kluczowe w poprawie jakości transportu zbiorowego. Do tej pory działania samorządów w Polsce miały ograniczoną skuteczność, ponieważ skupiały się na dużych inwestycjach, a zaniedbywano obsługę pasażerską – zmniejszono ilość kursów i linii. Duży zastrzyk unijnych pieniędzy pozwalał na rozbudowę infrastruktury służącej transportowi zbiorowemu niejako „przy okazji” inwestycji w infrastrukturę drogową, na czym często korzystali bardziej kierowcy niż pasażerowie. W praktyce można było wybudować np. nowe centrum przesiadkowe i jednocześnie nie zwiększać oferty przewozowej obsługiwanej z jego pomocą. Problem ten szczególnie zarysował się w chronicznie niedoinwestowanej Łodzi, gdzie środki unijne na zrównoważony transport widziano często właśnie jako szansę na dokonanie kosztownych modernizacji istniejących i budowy nowych dróg.

Zmianą na plus mogą być wprowadzane plany zrównoważonej mobilności miejskiej (*sustainable mobility plan*, SMP/PZMM), wymagane przy ubieganiu się o dofinansowanie unijne. Zawierają one dokładną analizę, strategię działań wraz ze sposobem wdrażania i monitoringu. W Łodzi za przygotowanie tego planu odpowiadało stowarzyszenie Łódzki Obszar Metropolitalny. Na jego łamach wskazano, że dla aglomeracji łódzkiej działania miękkie miałyby największe oddziaływanie – określono je jako „łatwe wygrane” (ŁOM, 2024).

Poniżej przedstawiono propozycje działań na rzecz zwiększenia atrakcyjności i konkurencyjności transportu zbiorowego stanowiące syntezę posulatów pojawiających się w przestrzeni publicznej (Nykiel, 2024), dokumentach strategicznych (MPU, 2018; ŁOM, 2024) i autorskich refleksji. Uwzględniono rozwiązania o charakterze miękkim, jak i „twardym” – infrastrukturalnym.

### **Czytelny rozkład jazdy**

Tu kluczową rolę odegrała reforma z 2017 roku, jednak generalne remonty sieci zmniejszyły czytelność – należy powrócić do spójnej wizualnie, akuratelnej informacji. Obecnie w Łodzi nie ma nawet oficjalnej mapy połączeń MPK (od 2022 roku zniknęła zupełnie ze stron internetowej urzędu, z przystanków i pojazdów). Zwłaszcza w czasie dużego natężenia inwestycji, informacja pasażerska musi być sprawna. Dlatego kluczową rolę musi pełnić informacja pasażerska reagująca na zdarzenia w czasie rzeczywistym. Należy zadbać o stan techniczny przystankowych tablic informacyjnych, które bardzo często mają awarie.

### **Priorytet dla tramwajów na skrzyżowaniach**

Wielka skala inwestycji sprawiła, że większość łódzkich ulic z torowiskami ma już nowoczesny system sygnalizacji świetlnej, umożliwiający inteligentne zarządzanie ruchem (ITS). Pozwala on na elastyczne rozwiązania dopasowane do charakterystyki ruchu w czasie i przestrzeni, w tym na wprowadzenie priorytetu dla tramwajów na skrzyżowaniach. Rozwiązanie to będzie niskokosztowe, ale przy wprowadzaniu spotka się z oporem użytkowników samochodów, dlatego trzeba jasno komunikować jego społeczne korzyści (Nykiel, 2024).

### **Organizacja ruchu**

Centralne odcinki sieci tramwajowej znajdują się w historycznie ukształtowanym, gęsto zabudowanym śródmieściu, w którym możliwości wydzielania torowisk nie ma. Jednocześnie główne ulice śródmiejskie, na których występują tory, są też istotne dla ruchu kołowego. W Studium (MPU, 2018) uwzględniono tę potrzebę

wyznaczając śródmiejskie ulice, na których dla usprawnienia przejazdów tramwajów należy wprowadzić ruch uspokojony (Zielona/Narutowicza, Kilińskiego, Legionów, Gdańska). Zmiany te do tej pory wprowadzono tylko częściowo.

### **Integracja taryfowa**

W aglomeracji łódzkiej funkcjonuje kilku przewoźników, dlatego ważne jest, by opłaty za przejazd były jak najprostsze i ujednolicone. Cieszyć powinien fakt, że procesy integracyjne zachodzą, mimo, że są nieskoordynowane. Mieszkańcy Pabianic i Zgierza mają opcje wykupienia biletów miesięcznych wspólnych z Łodzią, ale już np. na linii tramwajowej do Zgierza obowiązuje jedynie łódzki bilet MPK. Osiągnięciem jest to, że w Łodzi obowiązuje honorowanie biletów MPK w pociągach ŁKA w granicach miasta. Do tego istnieje też Wspólny Bilet Aglomeracyjny, który pozwala mieszkańcom województwa korzystać z transportu lokalnego w danym mieście oraz kolei w ramach jednej miesięcznej opłaty. Dotychczasowe osiągnięcia pokazują, że wprowadzenie jednolitej taryfy przejazdowej jest możliwe. Możliwość swobodnego podróżowania po Łodzi i aglomeracji bez zastanawiania się, który bilet jest honorowany w danym pojeździe, zdecydowanie zwiększyłaby atrakcyjność transportu zbiorowego.

### **Linie autobusowe uzupełniające sieć kolejowo-tramwajową**

Racjonalizacja marszrut mogłaby polegać na ustanowieniu prymatu linii tramwajowych nad autobusowymi, w tym ograniczenia dublowania się ich w śródmieściu. Rolą autobusów byłoby zapewniać dostęp do stacji szybkiego transportu szynowego mieszkańcom od nich oddalonym. Szczególna nieefektywność pojawia się na stacjach kolejowych, które są położone w oddaleniu od centrów dzielnic (Zabieniec, Widzew, Dąbrowa, Radogoszcz Wschód i Zachód). Żeby stacje te obsługiwały jak najpełniej wielkie zespoły mieszkaniowe, na których obrzeżach się znajdują, potrzeba połączeń autobusowych zintegrowanych z odjazdami pociągów.

Trzeba przy tym zwrócić uwagę, że retrasowanie linii autobusowych wiąże się z dużymi zmianami dla mieszkańców osiedli obsługiwanych przez nie i nie należy podejmować takich działań, jeżeli komunikacja szynowa nie jest już rzeczywiście dostatecznie sprawna i szybka.

Obecnie Łódź – w związku ze zwiększonym zapotrzebowaniem na komunikację zastępczą podczas remontów sieci tramwajowej – ma rozbudowaną i odmłodzoną flotę autobusową. Ten potencjał w średnio- i długookresowej perspektywie

może być wykorzystany do odtworzenia regularnych połączeń na przedmieściach oraz do miejscowości przyległych.

Mimo, że Łódź wychodzi z wieloletniego niedoinwestowania, usprawnienie transportu zbiorowego nastąpi dopiero przy starannie wyselekcjonowanych działaniach twardych (inwestycjach w infrastrukturę), które pozwolą lepiej wykorzystać potencjał istniejącej sieci.

### **Budowa i rozbudowa węzłów przesiadkowych z koleją**

Przez lata kolej i komunikacja miejska funkcjonowały niezależnie od siebie, niejako wzajemnie się ignorując. Wielka zmiana nastąpiła, gdy na tory wjechała Łódzka Kolej Aglomeracyjna. Dzięki ŁKA kolej obwodowa stała się częścią transportu zbiorowego – jak się okazało, bardzo atrakcyjną. Czas przejazdu kolei przez miasto jest konkurencyjny z samochodami, a wraz z oddaniem tunelu średnicowego pociąg będzie najwygodniejszym sposobem dostania się do centrum. Znaczenie kolei niewątpliwie rośnie i będzie rosnąć. Według ustaleń PZMM największym priorytetem będzie więc właśnie współpraca na rzecz poprawy i rozwoju oferty transportu kolejowego dla mieszkańców aglomeracji. Do tej coraz atrakcyjniejszej kolei zapewnić trzeba jak najlepszy dostęp.

Szansą na udany węzeł przesiadkowy było przedłużenie torowiska wzdłuż ulicy Strykowskiej do stacji Łódź Marysin. Szybki tramwaj jadący z gęsto zaludnionego osiedla Doły podwoziłby pasażerów pod sam peron kolejowy, skąd kursuje ŁKA. Niestety przy cięciu kosztów przy modernizacji linii zrezygnowano akurat z tego wyjątkowo korzystnego rozwiązania. Integracja tramwaju z koleją byłaby też możliwa na przystanku Łódź Stoki. Zaledwie parusetmetrowy odcinek nowego torowiska zapewniłby komfortowe połączenie z jednym z największych szpitali w mieście. Umożliwiłoby to też ułożenie linii 17, 18 i 45 w sposób bardziej odpowiadający potokom pasażerskim, obecnie trasowanym na leżącej na uboczu pętli przy ulicy Telefonicznej.

Mimo wszystko przestrzenne umiejscowienie sieci względem osiedli sprawia, że pojawia się problem przesiadki związany z koniecznością dojścia i oczekiwania na inny środek transportu (np. krótki przejazd tramwajem dwa przystanki z głębi osiedla Dąbrowa na pociąg). W wielu przypadkach atrakcyjną czasowo opcją dojazdu na stację kolejową byłaby przejażdżka rowerem (Nykiel, 2024). Dlatego węzły powinny uwzględniać dużą rolę mikromobilności – na stacjach przesiadkowych powinny być dobrze wyposażone parkingi rowerowe, gdzie można

je bezpiecznie zostawić, a także stacje roweru miejskiego/hulajnóg. Do stacji kolejowych powinny zostać doprowadzone drogi rowerowe oraz ciągi piesze – szczególnie istotne jest udostępnienie peronów z obu stron torów.

**Fotografia 5.** Przystanek kolejowy Łódź Stoki



Źródło: Praca własna (22.04.2025).

### Zwiększenie elastyczności sieci

Dzięki rozjazdom na skrzyżowaniach i odcinkom łącznikowym, przewoźnik ma większą elastyczność w trasowaniu tramwajów. Podczas prowadzonych remontów uwidacznia się problem brakujących relacji skrajnych – kierowanie tramwajów objazdami jest trudne lub niemożliwe. Przykładem takiego miejsca jest skrzyżowanie Wojska Polskiego/Zgierska, gdzie w ulicę Wojska Polskiego tramwaje mogą wjechać tylko od północy, od strony Bałut, a nie Śródmieścia. Gdy więc dojdzie do wstrzymania ruchu na ulicy Franciszkańskiej, nie będzie można uruchomić bezpośredniej trasy tramwajowej łączącej Doły z centrum miasta. Problemy w awaryjnym kierowaniu ruchu powodować może też zmniejszona liczba zajezdni (obecnie funkcjonują dwa duże obiekty, Chocianowice i Telefoniczna). Od lat wskazuje się, że demontaż łączników (jak Wróblewskiego/Czerwona) i rozjazdów na skrzyżowaniach jest błędem. Należy je odbudować, a także dodawać nowe. Tylko jeden projekt, który umożliwi nowe relacje tramwajów, jest obecnie w trakcie realizacji – jest to połączenie na ulicy Broniewskiego.

## **Przywrócenie i rozbudowa połączeń z podłódkimi miejscowościami, będącymi generatorami ruchu**

W przypadku przeprowadzenia badania ruchu, należałoby uwzględnić ocenę ekonomicznej efektywności odbudowy tramwajów podmiejskich do Rzgowa i Aleksandrowa Łódzkiego. Handlowo-wystawiennicze funkcje Rzgowa o skali ponadlokalnej są potencjalnie wielkim generatorem ruchu, mimo to nie istnieje sprawne połączenie komunikacyjne między tą infrastrukturą a Łodzią. Oba miasta – Rzgów i Aleksandrów – nie mają też połączeń kolejowych ani własnej komunikacji autobusowej. Gminy Rzgów i Aleksandrów są jednocześnie jednymi z najszybciej suburbanizujących się terenów łódzkiej aglomeracji. Brak dostępu do jakościowego transportu publicznego na tych terenach będzie zatem stanowić znaczne obciążenie dla ruchu drogowego w Łodzi.

Podmiejskie linie tramwajowe pełniły ważną funkcję w kształtowaniu się aglomeracji i są potrzebne do dziś. Są unikalnym atutem, który może przybliżyć aglomerację łódzką do stanu zrównoważonej mobilności. Jednak ze względu na brak woli politycznej i trudności w finansowaniu obecnie można sądzić, że utracone połączenia tramwajowe do najbardziej oddalonych miast nie są do odzyskania. W takim przypadku musi zastąpić je regularna i sprawna komunikacja autobusowa. Własną komunikację zbiorową planuje utworzyć Konstaktynow Łódzki – powinna ona włączyć w swoją sieć Lutomiersk.

Niemniej należy poważnie rozważyć także kwestię wznowienia połączeń z Ozorkowem i Lutomierskiem ze względu na duże znaczenie tramwaju w komunikacji międzygminnej, tj. na istniejące powiązania funkcjonalne w obszarze metropolitarnym Łodzi (np. przystanek w Słowiku zapewnia dostęp do ogródków działkowych używanych przez mieszkańców całej aglomeracji).

## **Linie transportu szynowego jako czynnik ukierunkowania rozwoju przestrzennego (*transit-oriented development, TOD*)**

W przypadku Łodzi jest to przede wszystkim możliwość rewitalizacji śródmieścia. Terenem z dużym natężeniem inwestycyjnym, zwłaszcza mieszkaniowym, a zaniedbanym transportowo, jest południowa część śródmieścia, w tym obszary Politechnicznej oraz Księżego Młyna. Od czasu zamknięcia torów na ulicach Wróblewskiego i Czerwonej obniżyła się elastyczność sieci tramwajowej. Na wskazanym obszarze brakuje linii w relacji wschód-zachód. Co ciekawe, problem ten był zauważony już dawno. Pierwotny plan miejscowy z 2008 roku dla byłych

terenów fabrycznych Geyera zakładał TOD, nowe kwartały zabudowy z linią tramwajową i parkiem publicznym. Obecny MPZP rezygnuje z tej ambitnej wizji.

Z kolei pytanie, czy na Księżu Młyn powinien być doprowadzony tramwaj, pozostaje bez odpowiedzi. Przybliżyć ją może najbliższe badanie ruchu. Ostatni raz kwestia była podnoszona w 2019 roku, jednak wniosku o dofinansowanie unijne dla takiej inwestycji nie złożono. Przede wszystkim jednak planów takiej rozbudowy sieci szynowej nie ma w Studium i nic nie wskazuje na razie, żeby miały pojawić się w Planie Ogólnym w 2026 (dokumencie, który zastąpi Studium).

Na potrzeby eseju przygotowano mapę w usłudze Google Maps (LINK, kod QR obok), na której zebrano propozycje istniejące w przestrzeni publicznej oraz zapisy planistyczne realizujące wizję zintegrowanego i szeroko dostępnego transportu szynowego, zapewniającego zrównoważoną mobilność całej aglomeracji. Linie przedstawiono zgodnie z obowiązującymi założeniami reformy Łódź łączy. Uwzględniono też zmiany w rozkładzie wprowadzone później (jak przebieg nowej linii 18) oraz nowe torowiska przewidziane w Studium. Postulowany przebieg linii jest jedynie orientacyjny. Na mapie znajdują się również trasy pociągów ŁKA oraz wybrane i potencjalnie istotne węzły przesiadkowe autobusowe.

**Rycina 2.** Kod QR do mapy



Źródło: Praca własna.

## Podsumowanie

Łódź charakteryzuje się gęstą siecią tramwajową, stosunkowo zwartą strukturą przestrzenną i śródmiejskim układem drogowym w mniejszym stopniu przebudowanym wg zasad modernistycznej urbanistyki, w porównaniu do innych miast tej wielkości. W związku ze zmniejszającą się liczbą mieszkańców, wzrośnie obciążenie kosztami utrzymania infrastruktury. O ile więc jakość infrastruktury musi ulec znaczącej poprawie, należy priorytetyzować te projekty, które przy jak najniższym nakładzie kosztów przyniosą wymierne korzyści ekonomiczne i społeczne. Realizacja wewnętrznej obwodnicy, mającej odciążać ruch kołowy z głównych ciągów tramwajowych w śródmieściu, jest przedsięwzięciem wysoce kosztownym i problematycznym. Dlatego kluczowe znaczenie dla poprawy jakości transportu zbiorowego w Łodzi będzie mieć integracja środków transportu z uwzględnieniem mikromobilności, co można osiągnąć w dużej mierze za pomocą działań miękkich (poprawy informacji pasażerskiej i integracji rozkładów). Natomiast priorytet inwestycyjny miasta powinien być nadany budowie węzłów multimodalnych kolei z siecią tramwajową i autobusową.

## Bibliografia

- Dobrodziej, M. (1986). Łódzka komunikacja publiczna. *Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Oeconomica* 58, 33–53.
- Jerczyński, M. (2003). *Szlakiem łódzkiej kolei. Historia łódzkiego węzła kolejowego*. Łódź: Wydawnictwo Piątek Trzynastego.
- ŁOM (2024). *Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (z perspektywą do 2040)*. Łódź: Łódzki Obszar Metropolitalny.
- MPU (2018). *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi*. Łódź: Miejska Pracownia Urbanistyczna.
- Nykiel, K. (2024). *Raport strażniczy na temat transportu zbiorowego w Łodzi w kontekście realizacji polityki transportowej miasta*. Łódź: Instytut Spraw Obywatelskich.
- Pakuła, R. (2019). *Miastoprojekt – Łódź swojemu miastu. Konkursy – projekty – realizacje*. Łódź: Dom Wydawniczy Księża Młyn.
- Rynek Kolejowy (2026.01.16). *Łódzki tunel średnicowy. PKP PLK tłumaczy błędy wykonawcy* [video]. Dostęp dnia 2026.01.16 ze źródła: <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/lodzki-tunel-srednicowy-pkp-plk-w-wideo-oswiadczeniu-tlumaczy-126317.html>
- Transport Publiczny (2025.03.24). *Łódź: Zaczęła się przebudowa krańcówki w parku Staromiejskim*. Dostęp dnia 2026.01.17 ze źródła: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lodz-ruszyla-przebudowa-krancowki-86446.html>
- Transport Publiczny (2025.04.03). *Łódź. Tramwaj do ICZMP poza planami miasta. Lista inwestycji jest dłuższa*. Dostęp dnia 2026.01.16 ze źródła: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lodz-tramwaj-do-iczmp-pozza-planami-miasta-86571.html>
- Transport Publiczny (2025.04.06). *Łódź. Są środki na Zieloną, Legionów i Warszawską. A co z resztą inwestycji?* Dostęp dnia 2026.01.16 ze źródła: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lodz-sa-srodkami-na-zielona-legionow-warszawska-87146.html>
- Transport Publiczny (2025.08.31). *Łódź. Na Wróblewskiego miejsce tramwaju zastąpi parking. Co w przyszłości?* Dostęp dnia 2026.01.17 ze źródła: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lodz-na-wroblewskiego-miejsce-tramwaju-zastapi-parking-co-w-przyszlosci-88074.html>
- Transport Publiczny (2025.11.05). *Zgierz: Tramwaj 46 ma wrócić w połowie 2029 r.* Dostęp dnia 2026.01.17 ze źródła: <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/zgierz-tramwaj-46-ma-wrocic-w-polowie-2029-r--88689.html>
- UMŁ (1997). *Polityka transportowa dla miasta Łodzi*. Łódź: Urząd Miasta Łodzi.
- UMŁ (2008). *Uchwała nr XL/084/08 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 24 września 2008 r.* Łódź: Urząd Miasta Łodzi.
- Wolański, M. (2022). *Skuteczność interwencji publicznej w zakresie mobilności miejskiej*. Warszawa: Wydawnictwo SGH.
- ZPGKMŁ (1971). *Stan komunikacji zbiorowej i zamierzenia rozwojowe do roku 1975*. Łódź: Zjednoczenie Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej Miasta Łodzi.