

Łódź, 8 maja 2017 r.

Instytut Spraw Obywatelskich
ul. Pomorska 40, 91-408 Łódź

Stowarzyszenie na Rzecz
Obrony Podmiejskiej Komunikacji Tramwajowej w Regionie Łódzkim
ul. kard. Stefana Wyszyńskiego 37 lok. 18, 95-035 Ozorków

Fundacja Pro Kolej
ul. Wspólna 50A/35, 00-514 Warszawa

Pan Witold Stępień
Marszałek Województwa łódzkiego

Pani Hanna Zdanowska
Prezydent Miasta Łodzi

Pan Grzegorz Mackiewicz
Prezydent Miasta Pabianic

Pan Adam Topolski
Wójt Gminy Ksawerów

Pan Przemysław Staniszewski
Prezydent Miasta Zgierza

Pani Barbara Kaczmarek
Wójt Gminy Zgierz

Pan Tomasz Komorowski
Wójt Gminy Ozorków

Pan Jacek Socha
Burmistrz Miasta Ozorków

Pan Henryk Brzyszc
Burmistrz Konstantynowa Łódzkiego

Pan Tadeusz Borkowski
Burmistrz Lutomierska

Apel

ws. ratowania międzygminnej komunikacji w aglomeracji łódzkiej

31 marca 2017 r. prezydent Łodzi Hanna Zdanowska wysłała do samorządów Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego list, w którym złożyła im propozycję likwidacji komunikacji tramwajowej.

Wcześniej, 2 kwietnia 2017 r. wprowadzona została w aglomeracji łódzkiej reforma komunikacji publicznej funkcjonującej w ramach systemu "Lokalny Transport Zbiorowy w Łodzi". Zmiany zostały poprzedzone cyklem konsultacji społecznych przeprowadzonych pod koniec 2015 roku i w pierwszym

kwartale roku 2016 w Łodzi i miejscowościach ościennych na mocy Zarządzenia Nr 2246/VII/15 Prezydenta Miasta Łodzi. Niestety, mimo przyświecającego im hasła „Model Zrównoważonego Transportu Zbiorowego w Łodzi 2020+” i oficjalnych optymistycznych komunikatów z Biura Strategii Urzędu Miasta Łodzi wiele wskazuje na to, że nie przyniosły one oczekiwanych przez społeczeństwo efektów.

Głównym założeniem reorganizacji było wprowadzenie w rozkładach jazdy stałego interwału czasowego pomiędzy kursami wynoszącego 12 minut. Zmiany te okazały się jednak niekorzystne dla linii podmiejskich. Dla przykładu reorganizacja linii nr 46 i przyniosła niedogodności w postaci:

- a) Zmniejszenia częstotliwości w dni robocze z 20 minut 24 minut (tj. o 20%), oraz z na 30 minut na 40 minut (tj. 33%) w dni świąteczne.
- b) Wydłużenia czasu przejazdu na odcinku od przystanku Łódzka/Kurak w Zgierzu do pętli w Ozorkowie wymuszone zmniejszeniem częstotliwości na linii jednotorowej z mijankami o 7 minut, a w przeciwnym kierunku o 9 minut.
- c) Pogłębienia problemu związanego z wprowadzonymi 11.06.2016 oraz 1.11.2016 ograniczeniami prędkości skutkujące bezprecedensowym wydłużeniem czasu jazdy tramwaju.
- d) Wymuszenia konieczności zakupu droższych biletów czasowych obejmujących wydłużony czas jazdy.
- e) Pogorszenia czytelności rozkładów jazdy poprzez rezygnację z równych odstępów czasowych i powtarzalnych końcówek minutowych.
- f) Usunięcia z rozkładów jazdy oznaczeń kursów wykonywanych taborem z wejściem niskopodłogowym.

Wszystkie wymienione zmiany weszły w życie za wiedzą i zgodą władz zainteresowanych gmin, bo komunikacja międzygminna funkcjonuje w oparciu o odpowiednie porozumienia i umowy, a jej kształt podlega konsultacjom i ze strony władz lokalnych reprezentujących mieszkańców.

Dodatkowo w przypadku linii nr 46 decyzję o degradacji oferty przewozowej poprzedził oficjalny wniosek "Stowarzyszenia na Rzecz Obrony Podmiejskiej Komunikacji Tramwajowej w Regionie Łódzkim" skierowanym z odpowiednim wyprzedzeniem, w styczniu 2017 do prezydenta Łodzi, Zgierza, wójta gminy Zgierz, wójta gminy Ozorków oraz burmistrza Ozorkowa. Panie Hanna Zdanowska i Barbara Kaczmarek oraz panowie Przemysław Staniszewski, Tomasz Komorowski i Jacek Socha mimo ostrzeżenia o negatywnych konsekwencjach planowanych zmian nie zdecydowali się na weryfikację swoich planów.

Opisane problemy operacyjne, marginalizowanie głosu mieszkańców oraz brak postępów w wielokrotnie zapowiadany projekcie inwestycyjnym "Łódzki Tramwaj Metropolitalny" wskazuje na systemowy charakter opisanych problemów. Jedyną zauważalną i konsekwentnie realizowaną strategią jest degradacja podmiejskiej komunikacji tramwajowej prowadząca do jej ostatecznej likwidacji. W szczególności dotyczy to linii tramwajowych nr 46 (Łódź – Ozorków), nr 45 (Łódź – Zgierz), nr 43 (Łódź – Konstantynów Łódzki) i nr 41 (Łódź – Pabianice).

Dodatkowo szczególną szkodę dla pasażerów linii podmiejskich przyniosła zmiana taryfy biletowej. Podwyżce uległy ceny niemal wszystkich rodzajów biletów czasowych i okresowych. Z oferty wycofane zostały bilety: okresowe (14-dniowe, semestralne – dla uczniów i studentów), czasowe (24-godzinne), a także jednorazowe (stosowane przed reformą chętnie, z racji braku w ofercie odpowiedniego krótkoterminowego biletu czasowego na liniach podmiejskich, gdzie podróż trwa dłużej 60 minut). Zlikwidowano możliwość zakupu biletu w pojeździe za gotówkę (z wyjątkiem znikomej liczby pojazdów zaopatrzonych w automaty przyjmujące gotówkę). Jednocześnie w zamian za likwidację biletu jednorazowego nie przywrócono do oferty biletu 120-minutowego, który wycofany został w systemie „Lokalny Transport Zbiorowy w Łodzi” z dniem 1 marca 2012.

Wobec powyższych faktów wspólnie wyrażamy stanowczy sprzeciw wobec biernej aprobaty dla pogarszających się standardów życia i marginalizacji mieszkańców aglomeracji łódzkiej. Jako środowisko zaangażowane w kreowanie i weryfikację działań w obszarze krajowej i regionalnej polityki transportowej nie akceptujemy procesu określanego „komunikacyjną spiralą śmierci”. Z przykładów zagranicznych oraz rynku przewozów kolejowych znamy konsekwencje ograniczania podaży usług, zmniejsza się częstotliwości, podnoszenia cen i budowania argumentacji o zbyt wysokich kosztach transportu szynowego.

Dlatego też stanowczo protestujemy przeciwko wszelkim zmianom, których rezultatem jest pogarszanie jakości transportu publicznego i apelujemy o szybką interwencję mającą na celu wycofanie błędnych decyzji skazujących podmiejską komunikację tramwajową na wegetację i w konsekwencji likwidację:

Domagamy się przywrócenia dostępności komunikacji tramwajowej, a więc czasu przejazdu i częstotliwości kursowania, do stanu sprzed 2 kwietnia 2017. Narzucone niekorzystne zmiany są nie do zaakceptowania, a Państwa posunięcie w połączeniu z wieloletnimi zaniechaniami w sprawach inwestycji w posiadaną przez gminy infrastrukturę traktować można jedynie jako konsekwentną kontynuację działań likwidatorskich.

Apelujemy o podjęcie przez Państwa wspólnej pracy na rzecz wypracowania rozwiązania, którego rezultatem będzie modernizacja podmiejskich linii tramwajowych w regionie łódzkim. Rozwiązania, która będzie służyć mieszkańcom aglomeracji łódzkiej. Deklarujemy pomoc w wypracowaniu takiego rozwiązania. W razie potrzeby chętnie podejmiemy się także mediacji pomiędzy stronami.

Odpowiedź na niniejszy apel prosimy kierować na adres: Instytut Spraw Obywatelskich, ul. Pomorska 40, 91-408 Łódź.

Z wyrazami szacunku

Fundacja
Instytut Spraw Obywatelskich
Rafał Górski
Prezes Zarządu

Rafał Górski
Instytut Spraw Obywatelskich

PRZEDSTAWICIEL
Adam Rembak
Adam Rembak

Adam Rembak
Stowarzyszenie na Rzecz Obrony
Podmiejskiej Komunikacji Tramwajowej
w Regionie Łódzkim

Prezes Zarządu
Jakub Majewski
dr Jakub Majewski

Jakub Majewski
Fundacja Pro Kolej

Załącznik: 10 powodów, dla których łodzianie nie powinni pozwolić na likwidację tramwajów podmiejskich

Do wiadomości: media lokalne, regionalne i ogólnopolskie