

ALEKSANDER ŚLIWIŃSKI

WPLYW SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO NA ROZWÓJ FUNKCJI METROPOLITALNEJ ŁODZI

Abstract: The Influence Transport System on Development Metropolitan Function of Lodz. The topic deals with transport system issue in the chosen elements, connected with the urban development of Lodz and its surroundings, in particular:

- the state and the expected development in the road-street arrangement of this area with a particular consideration of the influence of building the A-1 and A-2 motorways and the planned express roads: S-14 and S-8;
- the public rail transport i.e. adaptation of the current tram network with its modernization;
- a comment on the topic of the expected development of the Polish National Railway in Lodz junction, which should be prepared for the introduction of TGV and other railway routes with higher speeds for the connections in the country, but also in euroregions, due to the central location of Lodz.

Opracowanie prezentuje problematykę systemu transportowego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, jego stan oraz zamierzenia rozwojowe, tak aby funkcja metropolitalna Łodzi mogła się rozwijać prawidłowo. Charakterystyka systemu transportowego ujawnia mankamenty i potrzeby. Może stanowić materiał do prac nad nowymi planami zagospodarowania przestrzennego Łodzi oraz innych miast i gmin tej metropolii z jednoczesnym podkreśleniem potrzeby koordynacji rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych między gminami.

System transportowy kształtujący się na podstawie wieloletnich studiów, projektów i realizacji sprzyja rozwojowi funkcji metropolitalnych. Ukształtowany dziś system wymaga wprowadzania koniecznych zmian ilościowych i jakościowych dla obsługi przemieszczeń ludzi i towarów zarówno dzisiaj, jak i w przyszłości. Koncepcja tego systemu

musi uwzględniać zmiany oraz wymogi technologiczne i techniczne wynikające z potrzeb ruchu obecnego i przyszłego. Koncepcja tego systemu musi uwzględniać zmiany w zamierzeniach gospodarczych oraz spełniać wymogi wynikające z lokalizacji źródeł i celów ruchu tak indywidualnego, jak i masowego. Spójność systemu na styku zarządców miast i gmin ma tu szczególne znaczenie. System transportowy musi być zintegrowany z elementami urbanizacji całej metropolii, daje bowiem obsługę tych obszarów oraz poważną ofertę rozwojową i lokalizacyjną m.in. dla nowych miejsc pracy.

System komunikacyjny Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego (ryc. 1) obejmuje:

- układ drogowo-uliczny zewnętrzny i miejski metropolii łódzkiej;
- komunikację zbiorową, kolejową, tramwajową, autobusową i lotniczą.

Łódź i jej metropolia są powiązane i obsługiwane w zakresie relacji zewnętrznych zarówno w skali kraju, jak i w układzie międzynarodowym przez sieć dróg krajowych nr 1, 12, 14, 72, a także przez przebiegające w jej sąsiedztwie drogi krajowe nr 2, 8, 12. Drogi te nie mają wyższych parametrów i nie oferują odpowiednich standardów dla ruchu. Głównym i uciążliwym mankamentem, zarówno dla ruchu, jak i otoczenia tych dróg, jest ich przebieg przez zainwestowane tereny miast (często przez centra, śródmieście i dzielnice mieszkaniowe). Szczególnym przypadkiem jest brak obwodnic w obszarze metropolii łódzkiej. Dotyczy to w szczególności Pabianic i Zgierza, a także Konstancinowa Łódzkiego, Aleksandrowa Łódzkiego, Brzezina i Andrzejowa. Ważne jest także to, że znaczne odcinki dróg krajowych w obszarze Łodzi znajdują się na granicy zdolności przepustowej (Rzgowska, odcinki Al. Włókniarzy, ul. Kopcińskiego itp.)

Łódź i jej metropolia są celem i źródłem zdecydowanej większości ruchu samochodowego zewnętrznego, a droga krajowa nr 1 prowadzi poważny ruch tranzytowy, który można uznać za ważny (na poziomie 15-20% w obszarze Łodzi) co stwarza dużą uciążliwość dla terenów położonych wzdłuż jej przebiegu.

Główne powiązania wewnątrz obszaru metropolitalnego zapewniają drogi krajowe, których podstawowym zadaniem jest obsługa ruchu zewnętrznego. Wymieszanie różnych rodzajów ruchu na tych drogach znacznie obniża ich walory funkcjonalne.

Występuje wyraźny brak dróg o niższych parametrach dla funkcji obsługi ruchu wewnątrzmetropolitalnego.

Układy drogowe i obsługę ruchu wewnętrznego poszczególnych jednostek osadniczych (miast i wsi) i administracyjnych (gmin) można

ocenić jako przeciętną. W odniesieniu do Łodzi należy stwierdzić, że jej układ uliczny w wielu fragmentach jest na granicy zdolności przepustowej, a funkcjonalnie jest niedostateczny ze względu na brak:

- obwodnicy śródmiejskiej;
- obwodnicy centrum;
- alternatywnych tras peryferyjnych dla ruchu pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi i o dużej uciążliwości, a także dla sytuacji objazdów awaryjnych;
- dostosowania sprawności skrzyżowań do zdolności przepustowej ciągów tras, w tym skrzyżowań o najwyższych zdolnościach przepustowych;
- zbyt małą liczbę miejsc parkingowych w obszarach intensywnie zabudowanych, w tym w centrum miasta.

Dodatkowo symptomy pogorszenia się obsługi komunikacyjnej miasta wynikają z:

- pojawiających się punktowo miejsc niesprawności sieci ulicznej;
- uciążliwości dla otoczenia jako konsekwencji rosnącego ruchu samochodowego;
- zdecydowanie niezadowalającej efektywności obsługi miejską komunikacją zbiorową, w tym zwłaszcza w zakresie preferencji w ruchu miejskim;
- niedostosowania łódzkiego węzła kolejowego do struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego.

Łódź w swoich granicach administracyjnych ma zlokalizowane lotnisko Lublinek dostosowane do ruchu o średnim zasięgu. Przewozy są jednak niewielkie, a rozwój komunikacji lotniczej zależy od wzrostu zapotrzebowania na przewozy, a w szczególności od rozbudowy pasa startowego.

Region łódzki ze względu na swoje korzystne położenie geograficzne w środku Polski zaczyna stawać się jednym z ważnych ośrodków centrów logistyki transportowej. Krzyżowanie się w Metropolii Łódzkiej dwóch podstawowych szlaków drogowych północ-południe droga krajowa nr 1 (planowana autostrada A-1) i wschód-zachód droga krajowa nr 2 (planowana i realizowana autostrada A-2) zostało, przez potencjalnych inwestorów, już zauważone.

Rozmieszczenie struktur przestrzennych w metropolii łódzkiej opartych na istniejącym układzie dróg, ulic i tras komunikacji publicznej ujawnia poważne problemy transportowe tego obszaru. Źródła i cele ruchu wyznaczają codzienne jego relacje, które w przemieszczaniach istniejącym układem ulic i dróg napotykają na utrudnienia, co

stwarza niski standard obsługi transportowej. Standard ten to znaczne straty w czasie przejazdu, wypadkowość i duże koszty ruchu.

Poważnym utrudnieniem dla stałych ruchów miejskich są relacje ruchu ciężkiego zewnętrznego, spływające z dróg krajowych i wojewódzkich i przemieszczające się ulicami miejskimi, które dotychczas pełnią funkcję również tranzytowych. Dotyczy to praktycznie całego podstawowego układu Łodzi, Pabianic, Zgierza, Konstątnowa i Aleksandrowa.

Podstawowa przyczyna niskiego standardu rozwiązań geometrii układu funkcjonalnego i technicznego tkwi w nieprzystosowaniu istniejących struktur przestrzennych na styku z potrzebami rozwoju transportu. Obszar ścisłej urbanizacji XIX-wiecznej Łodzi, najpoważniejsze źródło i cel ruchu, o wymiarach 4 x 6 km, ma w zasadzie jeden korytarz transportowy na osi w-z, który spełnia wymogi funkcjonalne.

Podobne konflikty występują również w obszarach śródmiejskich Pabianic, Zgierza, Aleksandrowa i Konstątnowa.

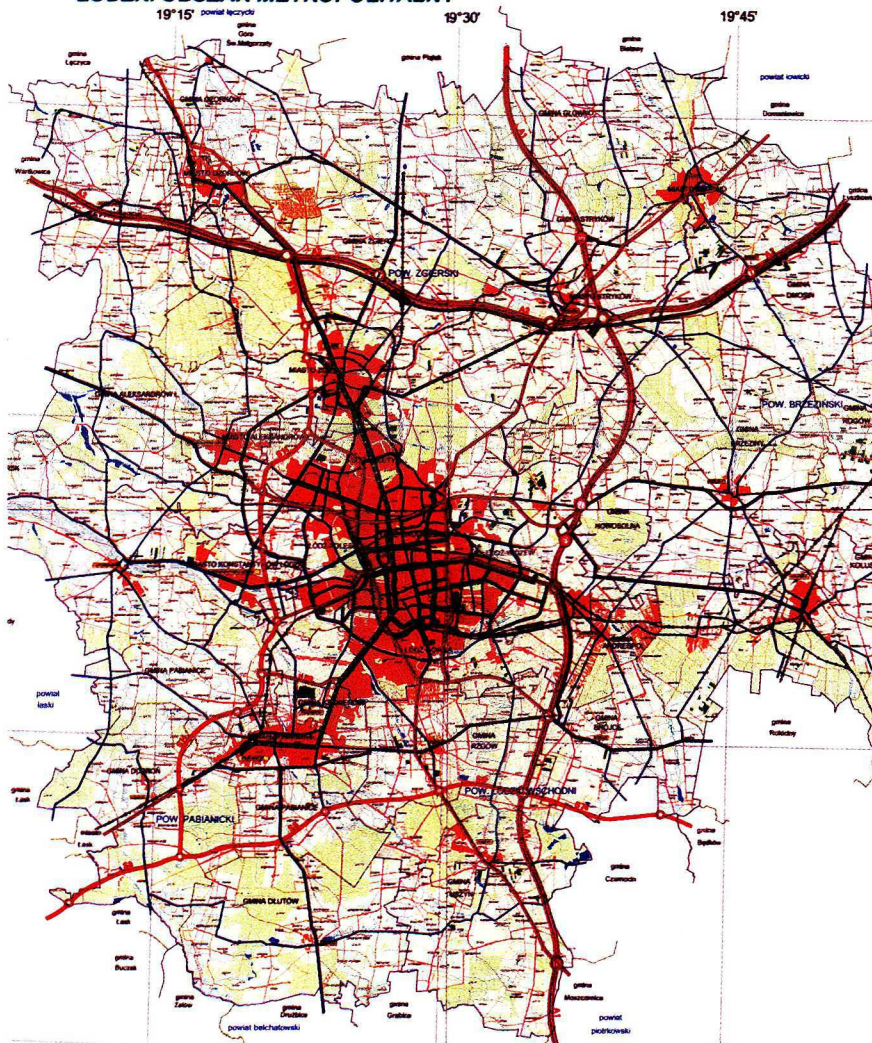
Układ podstawowych ulic w mieście nie spełnia wymaganych parametrów technicznych i funkcjonalnych. Dotyczy to ulic głównych i zbiorczych przenoszących większą część ruchu pojazdów, ale także komunikacji zbiorowej – tramwaju i tras autobusowych. Układ taki nie zapewnia spójności i powoduje trudności w odczytaniu drogi przejazdu. Niskie parametry techniczne, zły stan nawierzchni oraz niedostateczna liczba skrzyżowań utrudniają przejazd i są przyczyną bardzo wielu kolizji. Dotyczy to głównie Łodzi, ale również Pabianic, Zgierza, Aleksandrowa.

Układ nie ma rezerw przepustowości, co z kolei utrudnia promowanie lokalizacji nowych inwestycji w Metropolii Łódzkiej. Potrzeby rozwoju transportu tego obszaru są konieczne. Mimo to należy wymusić konsekwentną politykę i wspólne programy rozwoju, szczególnie realizacji wymagających dużych nakładów finansowych i rzeczowych.

Programy te powinny obejmować m.in.:

- potrzeby powiązań z prowadzoną budową autostrady A-2 oraz przygotowywaną budową autostrady A-1 (rejon Zgierza–Emilii, Strykowska, Nowosolnej, Andrespoli itp.) oraz rejon Pabianic z uwzględnieniem S-8 i S-14;
- odciążenie tras podstawowych wokół Śródmieścia Łodzi przez budowę nowych ulic, takich jak: Konstytucyjna, Wojska Polskiego, Ustronna itp.;
- wzmocnienie układu ulic głównych i zbiorczych wychodzących z obszarów śródmiejskich, jak również podobnych układów w miastach Pabianice, Zgierz, Aleksandrów i Konstątnów.

ŁÓDZKI OBSZAR METROPOLITALNY



- | | | |
|---|--------------------------------|----------------------------------|
| AUTOSTRADY A1 I A2 | TRASA TRAMWAJOWA REGIONALNA | TRASA PKP W TUNELU (ul. Zielona) |
| DROGI S14, S8, S74 | TRASY TRAMWAJOWE PODSTAWOWE | ISTNIEJĄCE TRASY PKP |
| DROGI GP (GŁÓWNE RUCHU PRZYSPIESZONEGO) | TRASY TRAMWAJOWE UZUPEŁNIAJĄCE | DWORZEC TGV I PKP |
| DROGI G (GŁÓWNE) | KOLEJ SZYBKA TGV | |
| DROGI Z (ZBIORCZE) | TRASA PKP (V=200km/h) | |

Ryc. 1. Układ komunikacyjny Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Aby Łódź i jej metropolia mogła się rozwijać, system transportowy powinien być realizowany wyprzedzająco i mieć odpowiedni standard. Koncepcja rozwoju systemu komunikacyjnego prezentowana jest w takich opracowaniach, jak:

- *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa łódzkiego;*
- *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi i gmin obszaru metropolitalnego;*
- *Studium systemu komunikacyjnego Łodzi;*
- materiały dotyczące planowania przestrzennego i komunikacyjnego: Łodzi, Aglomeracji Łódzkiej, Łódzkiego Zespołu Miast oraz poszczególnych jednostek administracyjnych miast i gmin w obszarze metropolii;
- różnorodne analizy i rozważania badawcze z terenu aglomeracji i regionu Łodzi;
- prognozy, analizy i symulacje komunikacyjne i programowania przestrzennego;
- prognozy i analizy poszczególnych elementów układu komunikacyjnego, w tym głównie autostrad;
- ustalenia formalne i merytoryczne polityki transportowej państwa, w tym szczególnie w zakresie transportu szybkiego i europejskich korytarzy transportowych obejmujących trasy drogowe i kolejowe;
- analizy obsługi komunikacyjnej oraz wnioski i tendencje z nich wynikające.

Koncepcje, o których mowa dotyczą głównych tras i węzłów, a w tym: autostrad i dróg ruchu szybkiego, dróg krajowych i o ważnym znaczeniu w regionie. Ogólnie drogi ruchu szybkiego są ustalone przez państwo (rząd) od wielu lat. Układ dróg ruchu szybkiego w rejonie Łodzi jest bardzo korzystny dla metropolii łódzkiej i obejmuje: autostradę A-1 i A-2, drogę ekspresową S-8, zapewniające dogodne powiązania Łodzi w relacjach krajowych i europejskich. Dodatkowym uzupełniającym elementem jest droga ekspresowa S-14 – może mieć istotne znaczenie dla układu metropolii, jednak wymaga udokumentowania przede wszystkim prognozami ruchu.

Powiązania Łodzi i ustalone węzły z drogami ruchu szybkiego zapewniają dogodne i sprawne warunki ruchu. Podstawowe trasy tych powiązań to: Strykowska, Rokicińska, Brzezińska-Wojska Polskiego, Ustronna, Aleja Włókniarzy, Konstytucyjna, Maratońska, a także Pabianicka – z obejściem Pabianic, Aleja Wojska Polskiego i Aleksandrowska.

Powiązania w rejonie i subregionie, oprócz dróg ruchu szybkiego, zapewnią drogi krajowe: nr 1, 14, 71, 72 oraz drogi wojewódzkie nr 702

(Piątek, Kutno), 710 (Szadek, Warta), 713 (Rokiciny, Tomaszów Maz.), 708 (Brzeziny, Ozorków), 715 (Koluszki) oraz 485 (Bełchatów).

Zarówno drogi krajowe, jak i wojewódzkie wymagają wielu obejść jednostek osadniczych, a przede wszystkim modernizacji i przebudowy dla podniesienia parametrów i standardów ruchu.

Schemat węzła dróg ruchu szybkiego usytuowany na obrzeżu obszaru metropolii łódzkiej w docelowym kształcie można sprowadzić do prostokąta, z którego narożników wybiegają trasy zewnętrzne do sieci krajowej i europejskiej.

Taki schemat węzła dróg ruchu szybkiego stanowi o:

- doskonałym przystosowaniu do ruchu zewnętrznego tranzytowego (omija metropolię) oraz dobrych warunkach rozrządu docelowo-źródłowego ruchu zewnętrznego do- i z- poszczególnych rejonów metropolii;
- dodatkowej możliwości obsługi ruchu wewnętrznego metropolii, tj. przejazdów i podróży między poszczególnymi rejonami metropolii.

Powiązania wewnętrzne obszaru metropolitalnego będą realizowane przez sieć drogową usytuowaną w obszarze metropolii:

- drogi doprowadzające do węzłów dróg ruchu szybkiego oraz drogi krajowe i wojewódzkie;
- niezależną sieć dróg i ulic o znaczeniu metropolitalnym, sieci o niższych parametrach od dróg wskazywanych wyżej; dominować będą drogi (ulice) zbiorcze, ale wystąpią także trasy główne (klasy drogi głównej);
- prostokątną obwodnicę Śródmieścia Łodzi utworzoną z ciągów: Konstytucyjna–Wojska Polskiego–Aleja Włókniarzy–Śląska jako zasadniczy element schematu układu wewnętrznego metropolii Łodzi;
- obwodnicę wokół centrum Łodzi;
- obwodnice dla dróg krajowych oraz obwodnice śródmiejskie w miastach obszaru metropolitalnego Łodzi.

Koncepcja transportu zbiorowego wskazuje na celowość obsługi i wyposażenia metropolii Łodzi w:

- trasy kolejowe o wysokich i podwyższonych prędkościach, realizujące połączenia przede wszystkim w skali kraju, ale także europejskiej;
- ofertę przewozową w skali regionu (jej intensyfikację);
- przewozy typu szybka kolej metropolitalna;
- trakcję tramwajową w obszarze Łodzi i jej połączenia z miastami Zgierz i Pabianice (jej utrzymanie i preferowanie);
- trakcję autobusową (dotychczasową) w obszarach wewnętrznych poszczególnych jednostek osadniczych metropolii, wzbogaconą trasami według nowego układu ulic.

Powiązania zewnętrzne metropolii łódzkiej i samej Łodzi wymagają istotnej poprawy, jeśli metropolia ma mieć istotne znaczenie wśród miast i metropolii polskich.

W zakresie komunikacji kolejowej niezbędne są przede wszystkim dwie trasy kolejowe:

- kolej o wysokich prędkościach (typu TGV) w systemie europejskim (Berlin–Warszawa–Moskwa); przebieg trasy będzie podlegać w przyszłości uszczegóławianiu, obecnie jest związany z korytarzem autostrady A-2; stacja dla Łodzi, zlokalizowana poza obszarem samego miasta będzie wymagać sprawnego połączenia – proponuje się szybką kolej metropolitalną (SKM);
- kolej o podwyższonych prędkościach (rzędu 160-200 km/h) w relacji Wrocław–Łódź–Warszawa oraz uruchomienie pociągów kwalifikowanych, tj. Intercity i ewentualnie Eurocity; trasa powinna wejść w obszar centrum Łodzi – tunel między dworcami Łódź Kaliska i Łódź Fabryczna pod ul. Zieloną z nowym dworcem w centrum.

Transport regionalny wydaje się możliwy do funkcjonowania jako komunikacja kolejowa, pod warunkiem:

- wykorzystania istniejących tras, z przebudową i poprawą stanu torów;
- wprowadzenia taboru o mniejszej pojemności (tzw. autobusy szynowe), tj. 60-180 pasażerów na jednostkę;
- zapewnienia akceptowanej przez użytkowników (pasażerów) częstotliwości kursowania taboru oraz dostępności do linii komunikacyjnych przez integrację z innymi środkami przewozowymi.

Wymaga to specjalistycznych (pilnych) analiz i projektów.

W zasadzie może być utrzymana podstawowa sieć tras tramwajowych w Łodzi, mimo malejących przewozów (potoków pasażerskich). Ewentualne zmiany (głównie ograniczenia) w układzie tramwajowym będą wynikać z dwóch warunków:

- a) wymiernego – efektywności ekonomicznej i kosztów tej komunikacji – co z kolei będzie uzależnione od liczby pasażerów;
- b) niewymiernego – preferowania tramwaju jako „środka ekologicznego”.

Trakcja tramwajowa wymaga poprawy w każdej dziedzinie: torów, taboru, priorytetu w ruchu, racjonalizacji układu linii, powiązania z innymi rodzajami komunikacji zbiorowej itd.

Problem funkcjonowania linii tzw. tramwaju regionalnego zależy od liczby przewożonych pasażerów. Występujące obecnie potoki pasażerskie, a także prognozy na przyszłość nie gwarantują minimalnej efektywności tego zamierzenia.

Jeśli polityka transportowa Łodzi uzna preferowanie tramwaju jako „środka ekologicznego” za zasadne, to w przyszłości oprócz priorytetu w ruchu miejskim uzasadnione będzie rozwiązanie polegające na „segregacji pionowej” czyli oddzielenie odcinkowe od ruchu samochodowego. Może to dotyczyć realizacji odcinka tunelu dla trasy tramwajowej na kierunku północ- południe, na obszarze centrum i Śródmieścia, gdzie przewiduje się największe zatłoczenie sieci ulicznej przez ruch samochodowy. Odcinek tunelowy mógłby być rozpatrywany od Rynku Bałuckiego do Placu Niepodległości.

Prezentowane opracowanie wskazuje na potrzebę prowadzenia prac studialnych i planistycznych oraz konieczność współpracy Łodzi z gminami wchodzącymi w skład Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego w celu osiągnięcia koordynacji polityki rozwoju z zamierzeniami bardzo kosztownymi i długotrwałymi w realizacji.