



Pabianice dnia 08.06.2017 r

Klub Radnych
Prawa i Sprawiedliwości

Pan
Grzegorz Mackiewicz
Prezydent Pabianic

WNIOSEK

Szanowny Panie Prezydencie, Szanowni Państwo Radni

Po raz pierwszy tramwaj na ulicach Pabianic pojawił się 17 stycznia 1901 roku. W tym czasie tramwaj łączący Pabianice z Łodzią dojeżdżał jedynie na przedmieścia Pabianic, mając końcowy przystanek przy kościele św. Floriana. W 1905 roku linię wydłużono do centrum miasta, pod magistrat. Kolejne przedłużenie trasy pabianickiego tramwaju miało miejsce w 1924 roku wtedy tramwaj docierał już do dworca PKP. Rok 1968 przyniósł wydłużenie linii do pętli przy ulicy Wiejskiej. Tą trasę pabianicki tramwaj pokonywał do 13.05.2017 roku.

Chcielibyśmy aby ten mały zarys historii naszego tramwaju przypomniiał Państwu, że tramwaj w Pabianicach to nie tylko środek komunikacji miejskiej, ale również symbol miasta i jego rozwoju od początku XX wieku. Wystarczy wspomnieć, że np. przedzalnia zakładów "Krusche-Ender" powstała zaledwie 10 lat wcześniej w 1891r. W naszej ocenie pozbawienie Pabianic tramwaju to amputacja części historii i tożsamości miasta. Pabianice i tramwaj to organizmy połączone i nie da się ich rozdzielić bez uszczerbku jednego bądź drugiego.

Natomiast stricte w wymiarze komunikacyjnym brak połączenia tramwajowego z Łodzią i jego zastąpienie komunikacją autobusową generuje dla mieszkańców szereg utrudnień i niedogodności.

BRN. 0003. 98. 2017

Wydłużony czas przejazdu, zwiększenie kosztów przejazdu, zwiększenie ilości przesiadek już na terenie Łodzi, obniżony komfort podróżowania (tramwaj w jednym kursie przewozi więcej pasażerów niż autobus). Ponadto na trasie, po której kursuje autobus, tworzą się korki, zwiększa się natężenie ruchu pojazdów, co przekłada się na większą emisję spalin oraz eksploatację drogi. Trzeba również zauważyć, że wątpliwym jest, aby taki stan zmienił pomysł forsowany przez Prezydent Łodzi Panią Zdanowską, wyrażony pismem do Wójtów, Burmistrzów i Prezydentów miast ościennych z dnia 31.03.2017r proponujący system transportu publicznego oparty na autobusach o napędzie alternatywnym poruszających się wydzielonym pasem ruchu. Na trasie z Pabianic do Łodzi nie ma miejsca na poszerzenie drogi i budowanie specjalnych bus-pasów. Nawet gdyby udało się taką przestrzeń wygospodarować, koszty budowy byłyby zapewne podobne do kosztów kompleksowego remontu trakcji i torowiska tramwajowego. Należy zaznaczyć, że z punktu widzenia pasażera, nie zmieniłaby się efektywność takiego rozwiązania komunikacyjnego. Ulica Pabianicka w Łodzi będąca niejako naturalnym przedłużeniem dla trasy biegnącej z Pabianic przez Ksawerów również nie jest w żaden sposób przystosowana do udogodnień w ruchu dla autobusów o napędzie alternatywnym. Jedynym celem, jaki zostanie osiągnięty przy ewentualnym wdrożeniu rozwiązania zaproponowanego przez Prezydent Zdanowską, będzie ograniczenie emisji spalin, ale tylko przez same autobusy. Spowolnienie ruchu zwiększy emisję spalin samochodów osobowych. Bilans ekologiczny będzie więc negatywny dla środowiska, co będziemy podkreślać w przypadku starania się o dotacje.

Mając powyższe na uwadze uważamy, że zasadnym jest obranie alternatywnego kierunku rozwoju przez włączenie pabianickiego tramwaju do Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.

Wbrew opinii Marszałka Województwa Łódzkiego Pana Witolda Stępnia, który zasłania się brakiem kompetencji, podstawa prawna do podjęcia takich działań jest jasno i wyraźnie zdefiniowana w art. 7 i art4 pp. 25 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym gdzie art 7 mówi:

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest:

[...]

5) województwo:

1. a) *na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,*
1. b) *właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,*
- c) *któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy*

porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;

oraz art 4 pp 25 definiuje:

przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa,

Uważamy, że włączenie pabianickiego tramwaju do sieci ŁKA, będzie z korzyścią zarówno dla mieszkańców Pabianic, jak i dla dalszego rozwoju ŁKA w regionie.

Dlatego wnioskujemy do Pana Prezydenta o niezwłoczne podjęcie rozmów z UMWEŁ w celu możliwości wdrożenia przedstawionej propozycji.

Liczymy również na poparcie naszego wniosku przez koleżanki i kolegów radnych z Platformy Obywatelskiej oraz pozostały radnych z koalicyjnego klubu radnych, głęboko wierząc, że również Państwu leży na sercu dobro pabianickiego tramwaju oraz podróżujących nim mieszkańców Pabianic.

Wypada mieć również nadzieję, że brak do chwili obecnej wypracowania jednolitych zasad systemu transportu publicznego i płynnego przemieszczania się mieszkańców pomiędzy Łodzią, a miastami ościennymi, nie odbije się negatywnie na kandydaturze Łodzi do organizacji wystawy EXPO 2022.

Zwracamy do Pana Prezydenta o pisemne udzielenie odpowiedzi.

Rafał Boguski
Arkadiusz Kozłowski
Michał Ciesielski
T. Felikszak
Marek
Rafał Kozłowski
Adam Kozłowski