

Alina Giedryś, Przemysław Wnuk

Łódzki Tramwaj Regionalny

– stan przygotowań do realizacji przedsięwzięcia

Projekt Łódzkiego Tramwaju Regionalnego (ŁTR) to nie tylko instrument ścisłej integracji transportowej metropolii łódzkiej. Jest to projekt nawiązujący do ponad stuletniej tradycji komunikacji tramwajowej. Z drugiej strony jest przedsięwzięciem nakierowanym na wykorzystanie nowych możliwości rozwojowych, jakie pojawiły się dzięki akcesji Polski do Unii Europejskiej

Łódzki Tramwaj Regionalny

– narodziny przedsięwzięcia

Pomysł Łódzkiego Tramwaju Regionalnego (ŁTR) jest ucieleśnieniem idei odrodzenia starego szlaku komunikacyjnego w Aglomeracji Łódzkiej, stanowiącego de facto komunikacyjny „kręgosłup” Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Tramwajowa oś, spinająca Zgierz, Łódź i Pabianice istnieje i funkcjonuje w sposób nieprzerwany od 1901 r., jednak obecnie wymaga radykalnej modernizacji.

ŁTR jest więc przedsięwzięciem modernizacyjnym i rozwojowym, mającym na celu zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego w Aglomeracji Łódzkiej, a zarazem stanowi kontynuację ponad stuletniej tradycji lokalnego transportu zbiorowego. Ma z założenia stanowić przeciwwagę dla dynamicznie wzrastającej komunikacji indywidualnej na odcinku północ–południe, która stanowi główną oś przemieszczeń pasażerskich w całej Aglomeracji. Istniejącą trasę tramwajową biegnącą przez 4 jednostki samorządu terytorialnego obsługuje linia nr 11. Zorganizowanie tej „transgranicznej” linii stanowi zapowiedź docelowego rozwiązania, jakim jest wdrożenie projektu ŁTR. Na podstawie poniższej charakterystyki linii nr 11 widać wyraźnie, że Łódzki Tramwaj Regionalny stanowi bardzo potrzebne i bardzo uzasadnione przedsięwzięcie.

Linia tramwajowa nr 11, charakterystyczne parametry

Długość (na obszarze Łodzi)	[km]	28,9
Liczba przystanków		50
Praca przewozowa	– wozokm	5261
	– wozogodzin	288
	– pasażerów	52 142
	– pas.km	220 057
Średnia prędkość komunikacyjna	[km/h]	17,97
Średnia długość przejazdu pasażera	[km]	4,22
Średni czas przejazdu pasażera	[min]	14,09
Średnia liczba pasażerów przewożonych w kursie		202
Średnia liczba pasażerów w pojeździe		41
Średnia wykorzystania miejsc w pojeździe		16,4

Łódzki Tramwaj Regionalny

– **przesłanki przedsięwzięcia: społeczne, ekonomiczne, ekologiczne, urbanistyczne**

Przesłanka społeczna

Na gminach ciąży ustawowy obowiązek realizacji zadania z zakresu użyteczności publicznej: zaspokojenie potrzeb wspólnoty samorządowej poprzez zapewnienie mieszkańcom przyjaznego i efektywnego transportu zbiorowego. W projekcie Łódzkiego Tramwaju Regionalnego działania gmin mają przynieść dwa zasadnicze efekty:

- 1) radykalną poprawę dostępności centralnej części miasta dla jego mieszkańców oraz pasażerów z najsilniej obciążonych ruchem kierunków podmiejskich (Zgierz i Pabianic),
- 2) podwyższenie standardu usług przewozowych w komunikacji szynowej na obszarze metropolii łódzkiej – element poprawy jakości życia na obszarze aglomeracji.

Przesłanki ekonomiczne

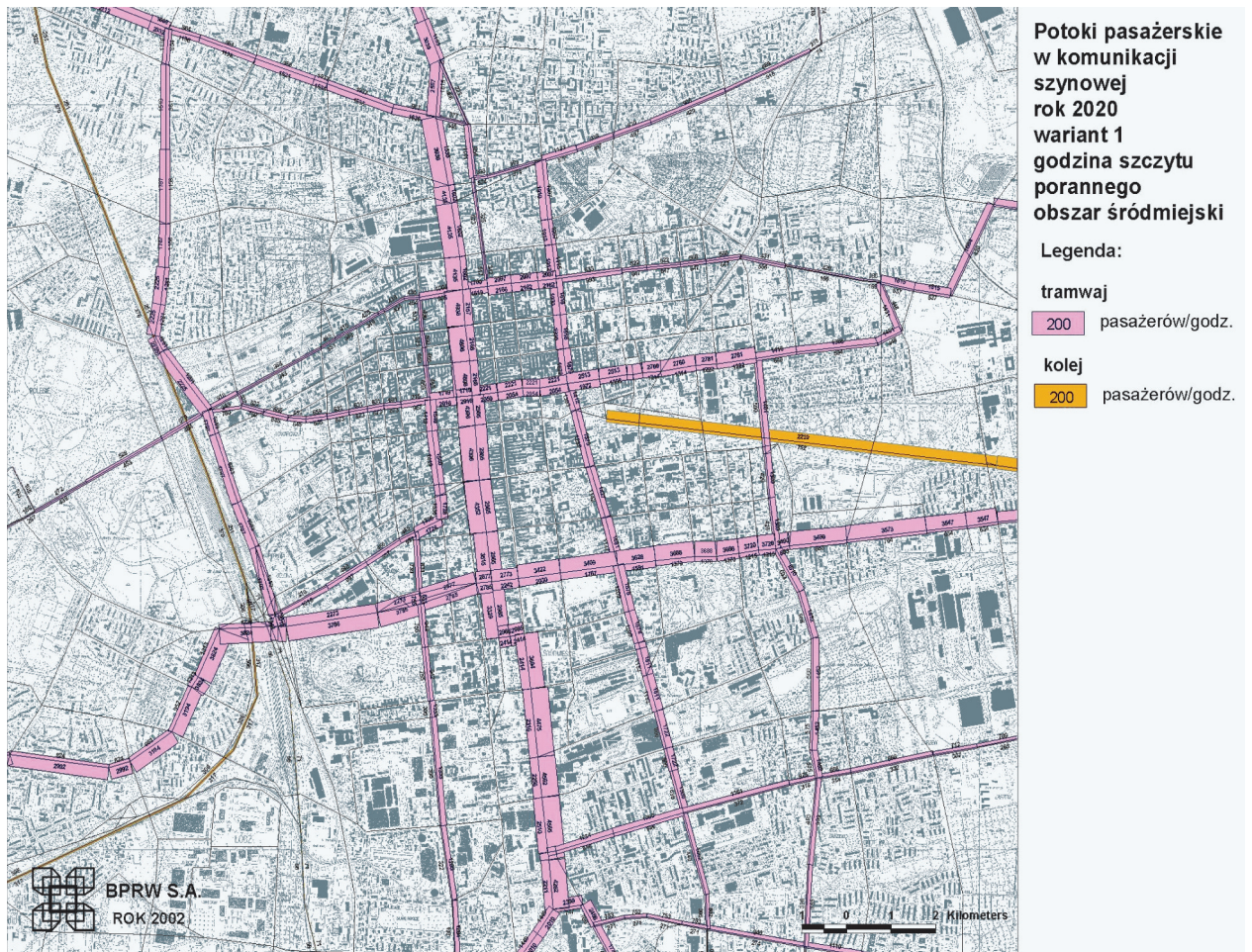
Wśród nich należy wymienić:

■ zewnętrzne:

- rozwój infrastruktury technicznej i nowa jakość w regionalnych przewozach pasażerskich – są wyrazem realizacji wspólnotowej polityki regionalnej: spójności społeczno-ekonomicznej;
- wymieniona poprawa wewnętrznej dostępności metropolii łódzkiej na głównych kierunkach przemieszczeń pasażerów ma oczywiście swój wymiar gospodarczy – wzrost dostępności komunikacyjnej centralnej części metropolii oznacza wzrost atrakcyjności prowadzenia działalności gospodarczej na jej terenie i generowanie nowych miejsc pracy;
- poprawa zewnętrznej dostępności metropolii jest również kluczowa dla zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej aglomeracji: poprzez realizację intermodalnych węzłów przesiadkowych z innymi formami komunikacji zbiorowej;

■ wewnętrzne:

- zmniejszenie kosztów funkcjonowania całego systemu komunikacji zbiorowej na terenie aglomeracji, dzięki wprowadzeniu nowoczesnego, energooszczędnego i bezawaryjnego taboru;
- duża ruchliwość mieszkańców Łodzi – na tle innych dużych miast w Polsce
- istniejący oraz prognozowany znaczny potencjalny popyt dla efektywnej komunikacji zbiorowej – szczególnie na kierunku północnym; oś północ–południe pozostanie głównym korytarzem pasażerskich przewozów komunikacją szynową, jak wynika z prognoz przeprowadzonych w ramach *Studium Komunikacyjnego dla Miasta Łodzi* dla roku 2020, prognozowaną wielkość potoków przedstawiono na rysunku 1.



Rys. 1. Prognoza wielkości potoków pasażerskich

Miasto Łódź i pozostałe miasta aglomeracji prowadzą od wielu lat systematyczne badania i pomiary ruchu drogowego i pasażerów transportu zbiorowego. Kompleksowe badania ruchu czyli szeroko zakrojone badania zarówno na sieci jak i wywiady z mieszkańcami dla uzyskania obrazu mobilności mieszkańców, przeprowadzono w 1995 i w 2004 r. Wyniki badań ruchliwości, w porównaniu z innymi miastami polskimi, przedstawiono na rysunkach 2 i 3, z których wynika, że ruchliwość mieszkańców Łodzi jest na poziomie dość wysokim, stopień użycia transportu publicznego jest nawet bardzo wysoki.

W 2004 r., na potrzeby studium wykonalności projektu ŁTR, przeprowadzono analizę popytową w formie ankietowych badań preferencji komunikacyjnych losowej próby mieszkańców obszarów przyległych do projektowanej trasy ŁTR, przeprowadzoną przez sopocką Pracownię Badań Społecznych. Łącznie przeprowadzono 500 wywiadów w gospodarstwach domowych z terenu Zgierza, Pabianic oraz następujących dzielnic Łodzi: Bałut, Śródmieście, Górna.

Celem badania było:

- ocena najważniejszych parametrów ruchliwości i podziału na środki podróżowania, oraz motywacje;
- sondaż preferencji i opinii w sprawie ŁTR.

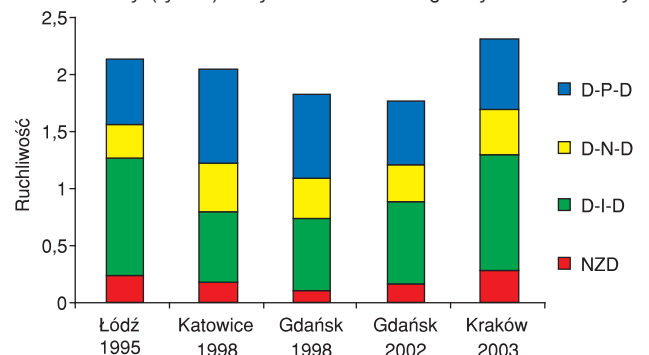
Szczególną uwagę zwrócono na zbadanie potencjalnego popytu na przewozy transportem zbiorowym ze strony osób podróżujących samochodami osobowymi w obrębie Aglomeracji i zamieszkałych na wskazanych wyżej obszarach. Jedno z pytań brzmiało: Co skłoniłoby Pana(ia) do rezygnacji z dojazdów do

Centrum samochodem? Odpowiadający na to pytanie, to dojeżdżający do Centrum Łodzi samochodem prywatnym lub firmowym. Badanie tej grupy respondentów dało rozkład wyników ankiet przedstawiony na rysunku 4.

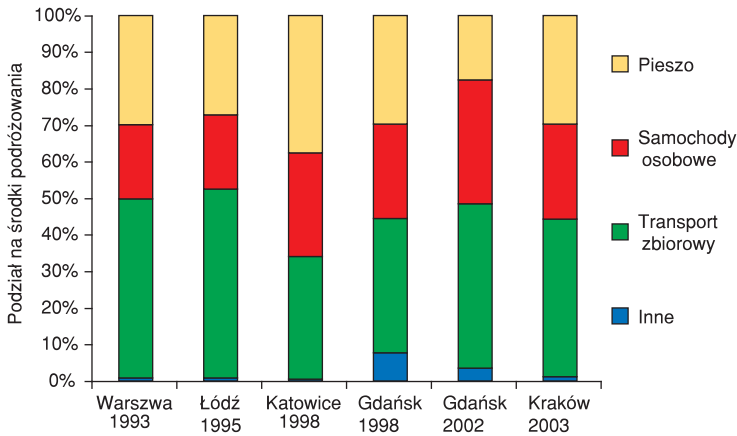
Z wykresu (rys. 4) wynika, że ponad 45% respondentów wiązało możliwość zmiany środka podróżowania z indywidualnego na komunikację zbiorową, jeśli uległaby poprawie jakość przewozów transportem publicznym.

Przedstawiony rozkład wyników potwierdził się w badaniu preferencji komunikacyjnych – w scenariuszach obligatoryjnych (czyli przejazdów typu: dom–praca, praca–dom, dom–nauka, nauka–dom)

Porównanie wyników dla obligatoryjnych scenariuszy podróży – stan obecny (rys. 5) z wynikami dla analogicznych scenariuszy



Rys. 2. Porównanie ruchliwości mieszkańców Łodzi i innych miast polskich w podziale na grupy motywacji podróży



Rys. 3. Struktura podróży według środków podróżowania w kilku miastach polskich

stanu projektowanego (rys. 6) wyraźnie wskazuje na istnienie dużego potencjalnego popytu na usługi transportu zbiorowego na projektowanej trasie przejazdu Łódzkiego Tramwaju Regionalnego, co w warstwie marketingowej w pełni uzasadnia realizację tego projektu.

Przesłanki ekologiczne:

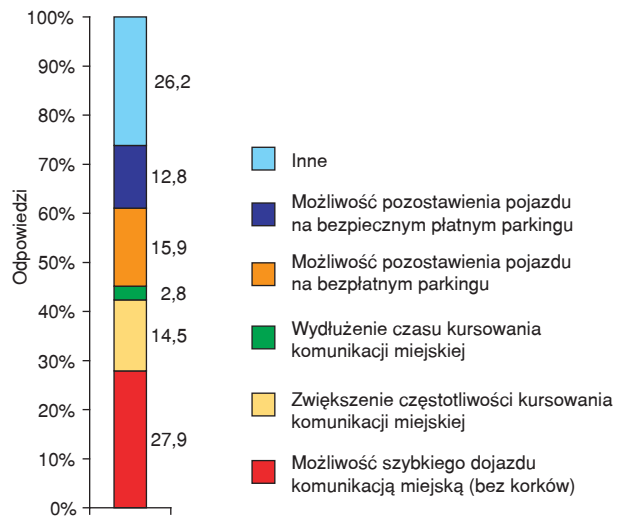
- realizacja Polityki Transportowej Łodzi, przyjętej uchwałą Rady Miejskiej w 1997 r., której strategicznym celem jest zapewnienie priorytetu dla komunikacji zbiorowej w przemieszczaniach do centrum miasta przy uwzględnieniu pierwszeństwa dla transportu szynowego; polityka transportowa Miasta uznaje bowiem podsystem tramwajowy za podstawowy środek przewozowy w mieście; ma być tym środkiem, do którego dołącza się podsystem autobusowy;
- zmniejszenie natężenia komunikacji indywidualnej na głównych kierunkach przemieszczeń i redukcja zatorów w centrum;
- zmniejszenie emisji gazów spalinowych
- zmniejszenie liczby linii autobusowych obsługujących potoki pasażerskie na trasie północ – południe: autobusy ze środka konkurencyjnego dla tramwaju staną się środkiem komplementarnym w bardziej sprzyjającym środowisku systemie opartym na tramwaju.

Przesłanki urbanistyczne – optymalne zarządzanie ładem przestrzennym:

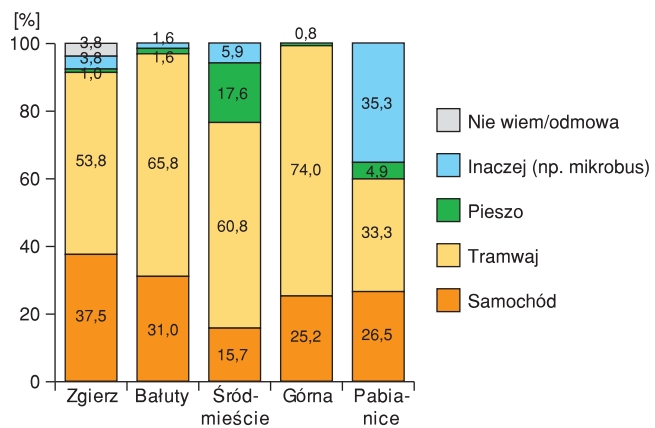
- uporządkowanie stanów prawnych nieruchomości istotnych dla realizacji projektu: kwestia ta dotyczy w mniejszym stopniu Łodzi, a bardziej miast – partnerów w projekcie ŁTR, ponieważ na niektórych odcinkach istniejącego toru, położonych w pasie dróg krajowych, grunt pod torowiskiem stanowi własność Skarbu Państwa;
- tworzenie warunków sprzyjających dla powstania stref podwyższonej aktywności gospodarczej wzdłuż trasy tramwaju i wokół węzłów przesiadkowych.

Charakterystyka oczekiwanych produktów i rezultatów projektu

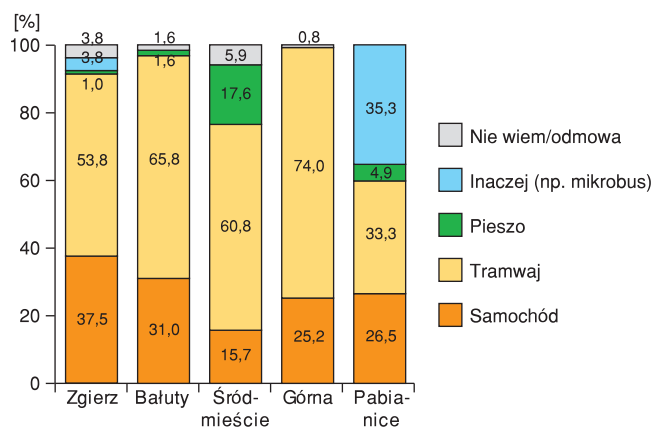
ŁTR jest projektem wdrażanym z inicjatywy miasta Łodzi, który w sposób logiczny poszerzać się będzie o kolejnych partnerów, ze względu na jego lokalizację. Właściwie można stwierdzić, że



Rys. 4. Preferencje komunikacyjne – skłonność do rezygnacji z przewozów komunikacją indywidualną



Rys. 5. Scenariusze obligatoryjne, stan obecny



Rys. 6. Scenariusze obligatoryjne, stan projektowany

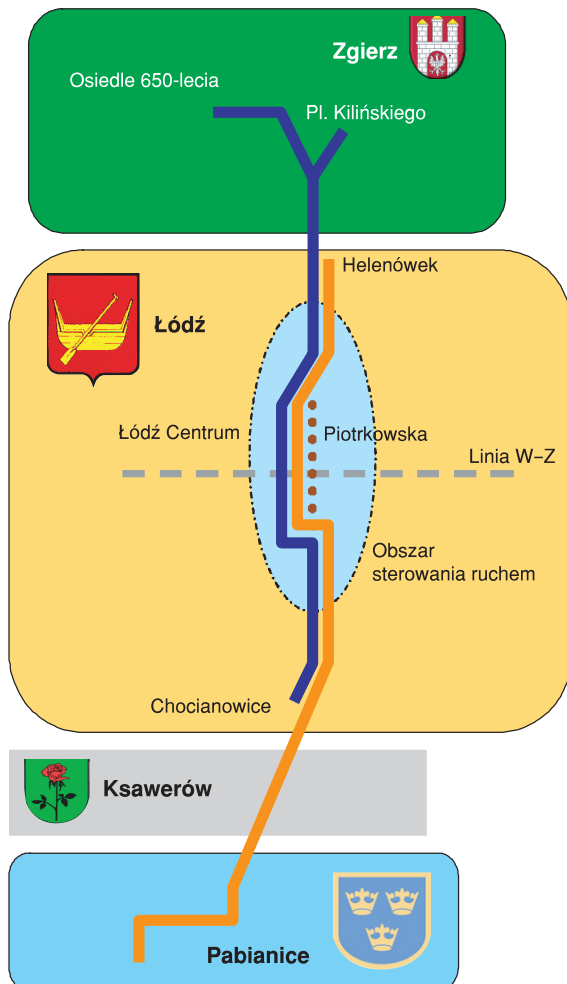
idea projektu narodziła się jako wynik wzajemnych konsultacji przedstawicieli samorządów Łodzi, Zgierza, Pabianic i Ksawerowa. Już w 2001 r. przedstawiciele tych jednostek oraz Marszałek Województwa Łódzkiego sformułowali list intencyjny, w którym zadeklarowany został zamiar realizacji tego przedsięwzięcia. Za deklaracjami poszły prace studialne, intensywnie realizowane w 2004 r. i na początku 2005 r., ich rezultatem było stworzenie całego dokumentacyjnego zaplecza projektu, które – dzięki akce-

sji Polski do Unii Europejskiej – zostało wykorzystane do aplikacji o wsparcie finansowe Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR).

Pod względem technicznym projekt obejmuje elementy infrastruktury tramwajowej i towarzyszącej jej infrastruktury drogowej i sterowania ruchem:

- modernizacja około 90% istniejącego torowiska, długości 28 km (56 km toru pojedynczego);
- modernizacja zasilania 9 stacji prostownikowych (na 13), wymiana sieci trakcyjnej na całej linii;
- wprowadzenie systemu sterowania ruchem pojazdów poprzez włączenie w obszarowe sterowanie ruchem drogowym;
- zmodernizowanie około 50 przystanków;
- szacunkowa liczba pociągów do obsługi trasy ŁTR wynosi 16, konieczny więc będzie zakup przynajmniej 10 nowych składów.

W ramach odcinka ŁTR, położonego na terenie Zgierza zostanie, z inicjatywy władz tego miasta wybudowany całkowicie nowy tor, łączący największą dzielnicę mieszkaniową Osiedle 650-lecia z istniejącym torowiskiem wzdłuż drogi krajowej nr 1 (wzdłuż ul. Gałczyńskiego i Parzęczewskiej). Realizacja tego pomysłu przyczyni się do przejścia przez tramwaje dużego potoku pasażerskiego, dotychczas obsługiwanego przez komunikację autobusową i indywidualną. Jednocześnie utrzymana zostanie dotychczas istniejąca trasa tramwajowa na odcinku Kurak – Pl. Kilińskiego.



Rys. 7. Model funkcjonalny projektu ŁTR

Realizacja ŁTR ma oznaczać nową jakość w przewozach regionalnych ale jednocześnie nie może wywołać zakłóceń w działaniu całego układu komunikacyjnego w aglomeracji. Przeciwnie, tramwaj ma spowodować pozytywne zmiany w tym układzie. Oznacza to, że nie będzie on przedsięwzięciem „inwazyjnym”, ale harmonijnie wkomponuje się w funkcjonowanie układu w Łodzi i pozostałych ośrodkach miejskich, położonych na jego trasie.

Włączenie zmodernizowanej trasy w system transportu publicznego, polegać będzie w szczególności na:

- powiązaniu jej z już funkcjonującym sprawnym połączeniem wschód–zachód (os. Retkinia – ul. Rokicińska);
- zintegrowaniu z połączeniami kolejowymi i autobusowymi o znaczeniu regionalnym;
- powiązaniu z połączeniem kolejowym Łódź – Warszawa.

Spodziewane efekty użytkowe projektu:

- minimalna częstotliwość kursowania – 3–4 kursy w godzinie szczytu;
- prędkość handlowa: na odcinkach peryferyjnych 35 km/h, miejskich 22–26 km/h, w centrum Łodzi – 18 km/h;
- średnia prędkość na całej linii zwiększy się z 14,5 km/h obecnie do 20,2 km/h (o 40%);
- zwiększy się liczba pasażerów w całym mieście o 8%, na linii ŁTR o 22% w 2008 r. (oddanie linii) do 80% (docelowo);
- zmniejszy się ruch drogowy dzięki przejściu pasażerów przez ŁTR, co będzie skutkowało zmniejszeniem emisji spalin i hałasu o ok. 8% w skali miasta;
- dzięki implementacji systemu obszarowego sterowania ruchem, nadającego priorytet transportowi zbiorowemu w ruchu miejskim, skróci się czas przejazdu na trasie ŁTR o 15% w stosunku do wariantu rezygnacji z realizacją projektu.

■ Przedsięwzięcie ŁTR jest podzielone na następujące fazy:

- zadanie 1: trasa Zgierz – Łódź
 - etap 1: odcinek łódzki (Chocianowice – północna granica miasta), wraz z budową systemu obszarowego sterowania ruchem; okres realizacji: 2006–2008;
 - etap 2: odcinek zgierski (od granicy z Łodzią wraz z nowym odcinkiem do os. 650-lecia); okres realizacji: 2006–2008
- zadanie 2: trasa Łódź – Pabianice, prawdopodobny okres realizacji – 2007–2008;
- zadanie 3: zakup taboru – 10 szt. do obsługi trasy Łódź – Zgierz, docelowo łącznie 16 pociągów do obsługi całej trasy; okres realizacji – 2006–2008.

Projekt będzie realizowany według procedur FIDIC, w systemie „zaprojektuj i wybuduj” (*design and build*). Oznacza to realizację projektu pod klucz.

Szacunek kosztów przedsięwzięcia

Harmonogram rzeczowo finansowy w podziale na poszczególne fazy przedsięwzięcia przedstawiono w tablicy 1.

Projekt ŁTR w kontekście członkostwa Polski w Unii Europejskiej

i wdrażania spójności społeczno-ekonomicznej – proces aplikacyjny w ramach działania 1.6 ZPORR

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej zapewniło polskiemu samorządom dostęp do środków funduszy strukturalnych, przeznaczonych m.in. na wspieranie projektów z zakresu rozwoju regionalnego. W obecnym okresie programowania funduszy, tj. w latach 2004–2006 w ramach priorytetu pierwszego Zinte-

gowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR) uwzględniono działanie 1.6 – transport publiczny w aglomeracjach, adresowane do miast liczących powyżej 500 tys. mieszkańców. W działaniu tym są alokowane środki z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w kwocie 167,9 mln euro na dofinansowanie dużych projektów w infrastrukturze komunikacji publicznej. W ramach poprawy warunków komunikacyjnych w głównych polskich aglomeracjach wspierane są działania polegające na stworzeniu zintegrowanego systemu transportu publicznego, w tym wsparcia integracji transportu szynowego (np. właśnie sieci tramwajowych) z innymi formami transportu funkcjonującymi na terenie aglomeracji. O środki te ubiega się 7 największych zespołów miejskich w Polsce, w tym Aglomeracja Łódzka. Dlatego też fundusze strukturalne dają wielką szansę na zrealizowanie projektu Łódzkiego Tramwaju Regionalnego, szansę, której nasza Aglomeracja nie może zaprzepaścić. Dlatego też dalszy harmonogram i zakres prac przygotowawczych do wdrożenia całego przedsięwzięcia wiąże się ze spełnieniem wymogów aplikowania do Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, wynikającymi z Rozporządzenia Rady Unii Europejskiej nr 1260/99 oraz z Uzupelnienia ZPORR.

W związku z koniecznością spełnienia wspomnianych wymogów związanych z procedurami aplikacyjnymi do działania 1.6 miasto Łódź podjęło szereg przedsięwzięć o charakterze planistycznym i organizacyjnym, umożliwiających wdrożenie projektu ŁTR przy wsparciu funduszy strukturalnych. Pierwsze z nich, to przyjęcie w styczniu 2005 r. w drodze uchwały przez Radę Miejską w Łodzi wspomnianego już Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Aglomeracji Łódzkiej.

Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego Aglomeracji Łódzkiej jest pierwszym, i jak dotychczas jedynym, programowym dokumentem zawierającym wizję rozwoju komunikacji zbiorowej w skali całego Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, w którym projekt ŁTR został uwzględniony jako główne zadanie do realizacji w obecnym okresie budżetowym Unii Europejskiej. Plan Zintegrowany zawiera, oprócz projektu ŁTR, cały pakiet innych przedsięwzięć o charakterze inwestycyjnym i organizacyjnym, które stanowią propozycję dla ich wspólnej realizacji przez gminy i miasta aglomeracji:

- modernizacja infrastruktury torowo-sieciowej przebiegającej poza trasą Łódzkiego Tramwaju Regionalnego;
- zintegrowana, wspólna taryfa przewozowa, oparta na karcie elektronicznej;
- system interaktywnej informacji dla pasażerów lokalnego transportu zbiorowego, ułatwiający podróżowanie, generujący dla podróżnych komunikaty np. o faktycznym czasie przyjazdu kolejnego tramwaju danej linii.

Szerokie spektrum działań, uwzględnionych w planie sprawia, że jego wdrożeniem zainteresowane są gminy aglomeracji, położone poza strefą oddziaływania projektu ŁTR.

Przyjęcie Planu Zintegrowanego przez Radę Miejską w Łodzi zostało poprzedzone długim okresem konsultacji z przedstawicielami władz gmin i miast całej aglomeracji, przewoźnikami oraz, co jest najistotniejsze, z przedstawicielami mieszkańców wspomnianych jednostek samorządu terytorialnego, w tym oczywiście, z mieszkańcami Łodzi. Do tekstu planu załączony został projekt porozumienia międzygminnego w sprawie wspólnego wdrażania zadań, wynikających z planu, przez jednostki samorządowe aglomeracji Łódzkiej. Plan i projekt porozumienia zostały przekazane

Tablica 1

Przewidywany harmonogram płatności nakładów inwestycyjnych ŁTR (ceny aktualne)

Wyszczególnienie	2005	2006	2007	2008	Razem
	[mln zł]				
Odcinek zgierski infrastruktura	1,77	10,91	5,61	0,00	18,29
	1,77	10,91	5,61	0,00	18,29
Odcinek łódzki infrastruktura	10,74	33,19	72,69	23,28	139,90
	8,42	26,02	35,68	18,25	88,37
podstacje	2,32	7,17	9,83	5,03	24,35
system sterowania			27,18		27,18
Odcinek pabianicki infrastruktura	0,00	0,00	26,69	27,31	54,00
	0,00	0,00	23,76	24,31	48,07
podstacje	0,00	0,00	2,93	3,00	5,93
Razem infrastruktura	12,51	44,10	104,99	50,59	212,19
Tabor 16 szt.			48,92	83,40	132,32
Razem infrastruktura i tabor	12,51	44,10	153,91	133,99	344,51
Razem infrastruktura i tabor (brutto)	15,26	53,80	187,77	163,47	420,30

Źródło: Plan Zintegrowany Rozwoju Transportu Publicznego Aglomeracji Łódzkiej

wszystkim gminom i miastom z obszaru aglomeracji, uczestniczącym w procesach konsultacji. Obecnie trwają przygotowania do przyjęcia planu przez Radę Miasta Zgierz.

Oczywiście, fundusze strukturalne nie zapewnią pełnego sfinansowania całego projektu, a wręcz, zgodnie z zasadą dodatkowości, należy je traktować jako uzupełnienie udziału własnego beneficjenta, ponieważ środki wspólnotowe nie zastępują krajowych środków publicznych. Ponieważ poziom interwencji funduszy w projektach aplikujących do działania 1.6 nie może przekroczyć 50% kwalifikowanych kosztów projektu, kwestią kluczową jest więc zapewnienie udziału własnego przez wszystkich partnerów uczestniczących w projekcie.

W Planie Zintegrowanym został uwzględniony szacunek wielkości udziału własnego miast i gmin – partnerów w projekcie, co przedstawiono w tablicy 2.

Tablica 2

Proponowany udział własny poszczególnych gmin w finansowaniu kosztów projektu ŁTR (bez kosztów taboru)

	2005	2006	2007	2008	Razem
	[mln euro]				
Łódź	5,37	16,59	36,35	11,64	69,95
Zgierz	0,88	5,46	2,81	—	9,15
Ksawerów	—	—	3,88	3,97	7,85
Pabianice	—	—	9,46	9,69	19,15
Razem	6,25	22,05	52,50	25,30	106,10

Źródło: Plan Zintegrowany Rozwoju Transportu Publicznego Aglomeracji Łódzkiej

Szacunek ten wskazuje, że uczestnictwo poszczególnych gmin w projekcie (oparty o parytet tytułów własności infrastruktury technicznej zlokalizowanej na terenach każdej z gmin) skutkuje bardzo wysokimi wymaganiami finansowymi, które pod znakiem zapytania postawiły możliwość pełnej finansowej partycypacji budżetów tych gmin w całym przedsięwzięciu. Z drugiej strony, na decyzje gmin odnośnie uczestnictwa w projekcie wpływa możliwość zastosowania swoistego arbitrażu między różnymi poziomami dopuszczalnej interwencji funduszy strukturalnych. Bowiem w projektach transportu publicznego w poddziałaniu 1.1.2 ZPORR,

zarządzanym przez władze regionalne, możliwy jest udział środków strukturalnych na poziomie do 75% kosztów kwalifikowanych, czyli o połowę wyższym, niż w projektach działania 1.6.

Z tych powodów konieczne było wypracowanie takiego modelu organizacyjnego i finansowego przedsięwzięcia, który by uwzględniał realne możliwości budżetowe partnerów w projekcie. W konsekwencji, w ramach prac nad Planem Zintegrowanym przeanalizowano różne warianty systemu wdrażania projektu ŁTR, (rozumianego jako zarządzanie projektem oraz jego eksploatacja) aby ostatecznie zarekomendować następujący model.

1. W zakresie zarządzania projektem ŁTR

Podmiotem o potencjale technicznym, ekonomicznym i finansowym odpowiednim do pełnienia funkcji jednostki zarządzającej projektem ŁTR jest MPK-Łódź sp. z o.o. (MPK). Dzięki powierzeniu MPK roli podmiotu zarządzającego projektem nie będzie konieczności powoływania odrębnej struktury organizacyjnej. Ponadto, zgodnie z treścią Uzupelnienia ZPORR, Spółka MPK, jako podmiot wykonujący usługi publiczne na zlecenie jednostek samorządu terytorialnego i będący jednoosobową spółką Miasta Łodzi, jest uprawniona do występowania o dofinansowanie w ramach ZPORR projektów w sferze infrastruktury transportu publicznego jako Beneficjent Końcowy. Dlatego też rekomendowany został wariant z MPK jako podmiotem odpowiedzialnym za wdrożenie projektu, ponieważ ten wariant jest najłatwiejszy do realizacji pod względem formalnym i organizacyjnym: nie ma konieczności powoływania nowego podmiotu, gdyż już on istnieje.

Mechanizm wdrażania projektu przez MPK byłby następujący.

- Miasto Łódź oraz inne jednostki samorządu terytorialnego, zainteresowane udziałem w projekcie Łódzkiego Tramwaju Regionalnego, zawrą wspomniane wcześniej porozumienie międzygminne, w efekcie którego wniosą zadeklarowane w budżetach kwoty na projekt oraz zobowiążą się do zamawiania usług transportu publicznego w zakresie wynikającym z Planu Zintegrowanego.

- Dysponując umową przewozową i dzierżawą infrastruktury oraz statutowym umocowaniem jako jednostka miejska, wykonująca na zlecenie samorządów usługi przewozowe – MPK zaciągnie kredyt inwestycyjny na realizację części infrastrukturalnej oraz w ramach bieżącej działalności operacyjnej wniesie wkład w zakup taboru. Wielkość kredytu musi zapewnić finansowanie projektu z uwzględnieniem refinansowania ze środków ZPORR z jednej strony, a z drugiej kredyt musi być możliwy do spłaty w ramach posiadanej umowy przewozowej.

- Miasta, wspierające z własnych budżetów Projekt w części infrastrukturalnej, upoważnią w umowie MPK do działania na

obiektach, będących ich własnością, MPK zaś sfinansuje te prace jako inwestycje w obce środki trwałe. Wykonane (zmodernizowane) obiekty pozostająby w dyspozycji MPK przez okres 5 lat, po czym zostaną podjęte decyzje o ich dalszym zagospodarowaniu.

2. W zakresie pełnienia funkcji operatorskiej – przewoźnika na trasie ŁTR

Wybór MPK jako podmiotu wdrażającego projekt i jednocześnie Beneficjenta Końcowego będzie skutkowało tym, że podmiot ten zobowiązany będzie zapewnić trwałość projektu przez co najmniej 5 lat. Po tym okresie jednostki samorządu terytorialnego jako właściciele infrastruktury będą mogły powierzyć dalszą eksploatację Łódzkiego Tramwaju Regionalnego operatorowi wybranemu w trybie przetargu.

Model ten stanowi propozycję władz Łodzi przedłożoną pozostałym partnerom projektu. W chwili obecnej władze Zgierza i Pabianic są na etapie nowego zdefiniowania swojej roli w przedsięwzięciu. Ograniczone zdolności budżetowe z jednej i potencjalny „arbitraż” pułapów interwencji z drugiej sprawiły, że w ostatniej rundzie aplikacyjnej, która zakończyła się 31 stycznia 2005 r. MPK – Łódź wystąpił z wnioskiem o dofinansowanie projektu ŁTR wyłącznie na odcinku łódzkim (zadanie 1 etap 1). Wniosek złożony przez MPK Łódź Sp. z o.o. pomyślnie przeszedł etap weryfikacji formalnej i obecnie jest oceniany przez ekspertów. Natomiast Miasto Zgierz zakończyło prace nad dokumentacją do wniosku w ramach poddziałania 1.1.2, który zostanie złożony w ostatniej rundzie aplikacyjnej, ogłoszonej przez marszałka województwa łódzkiego. De facto więc przedsięwzięcie o nazwie Łódzki Tramwaj Regionalny zostało rozczłonkowane na podprojekty, według podziału geograficznego, realizowane odrębnie i według różnych zasad finansowania. Niemniej jednak cele nadrzędne całego przedsięwzięcia jakimi są transportowa integracja Aglomeracji i priorytet dla transportu zbiorowego pozostają niezmiennie aktualne. □

Na podstawie referatu, wygłoszonego 3.06.2005 r. podczas Regionalnego Forum Transportu Publicznego w Łodzi zorganizowanego przez SITK.

Autorzy

Alina Giedrys – dyrektor Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi, współinicjatorka projektu ŁTR

Przemysław Wnuk – główny specjalista w Zarządzie Dróg i Transportu, menadżer projektu ŁTR