



PREZYDENT
MIASTA PABIANIC



Europejska Gmina
Europejskie Miasto



Pabianice, dn. 6 kwietnia 2017 r.

ITK.036.13.1.6.2017

Szanowny Pan
Tomasz Rzymkowski
Poseł na Sejm RP
ul. Barlickiego 10
99-300 Kutno

dot. ustawy metropolitalnej

Nawiązując do uchwalonej przez Sejm w dniu 9 marca 2017 r. i przyjętej przez Senat ustawy o związku metropolitalnym województwa śląskiego, zwracam się do Pana Posła z wnioskiem o podjęcie działań na rzecz wprowadzenia analogicznego rozwiązania również w odniesieniu do metropolii łódzkiej lub zmierzających do powrotu do formuły przyjętej w poprzedniej regulacji, a więc jednego aktu dla wszystkich aglomeracji.

Miasto Pabianice z wielką nadzieją przyjęło uchwaloną w dniu 9 października 2015 r. ustawę o związkach metropolitalnych. Wypracowane wtedy przepisy umożliwiły tworzenie związków metropolitalnych we wszystkich obszarach metropolitalnych w Polsce, w tym w obszarze łódzkim, obejmującym m.in. sąsiadujące z Łodzią ponad 60-tysięczne Pabianice. Ustawodawca dostrzegł bowiem problemy organizacyjne i finansowe gmin tworzących metropolie, związane przede wszystkim z organizacją publicznego transportu zbiorowego o charakterze aglomeracyjnym. Samorządy od wielu lat oczekiwały na uregulowanie zagadnienia funkcjonowania obszarów metropolitalnych.

Stworzenie metropolii łódzkiej umożliwiłoby m.in. organizowanie publicznego transportu zbiorowego przez jedną instytucję, co rozwiązałoby szereg problemów, z którymi każdego dnia borykają się dziesiątki tysięcy mieszkańców aglomeracji.

Jednym z takich problemów jest dezintegracja taryfowa komunikacji miejskiej. W obszarze aglomeracji łódzkiej funkcjonują usługi publicznego transportu zbiorowego, organizowane przez różne podmioty – w tym Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi (organizator łódzkiej komunikacji miejskiej), Urząd Miejski w Pabianicach (organizator pabianickiej komunikacji miejskiej), Miejskie Usługi Komunikacyjne w Zgierzu (organizator zgierskiej komunikacji miejskiej) oraz Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego (organizator komunikacji kolejowej, świadczonej przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną Sp. z o.o. i Przewozy Regionalne Sp. z o.o.). Mimo podejmowanych działań na rzecz integracji taryfowej i rozkładowej, której przejawem jest choćby honorowany przez różne podmioty 30-dniowy Wspólny Bilet Aglomeracyjny, poziom integracji wciąż pozostaje niesatysfakcjonujący. W Pabianicach inne bilety obowiązują w komunikacji autobusowej organizowanej przez Miasto Pabianice, a już inne w komunikacji tramwajowej organizowanej przez Miasto Łódź (na podstawie zawartego porozumienia międzygminnego). Takie rozwiązania nie uzyskują akceptacji pasażerów.

Warunkiem niezbędnym dla poprawy jakości usług przewozowych jest wprowadzenie istotnych zmian w systemie taryfowym transportu miejskiego, polegających na wprowadzeniu taryfy aglomeracyjnej. Niezbędne jest wdrożenie zintegrowanego biletu aglomeracyjnego, obejmującego jeden lub kilka przejazdów, umożliwiającego odbycie podróży każdym ze środków publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez jednostki samorządu terytorialnego. Realizacja tego zadania powinna się jednak odbyć na szczeblu metropolitalnym, czemu naprzeciw wychodziła ustawa z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych. Zgodnie z jej przepisami, za organizację metropolitalnych przewozów pasażerskich odpowiadałby bowiem związek metropolitalny zamiast każda z gmin z osobna.

Kwestią jeszcze bardziej znaczącą z punktu widzenia mieszkańców gmin aglomeracji łódzkiej, w tym w szczególności Pabianic, jest funkcjonowanie podmiejskiej sieci tramwajowej. Od ponad stu lat Łódź jest połączona komunikacją tramwajową z Pabianicami, Konstątką i Zgierzem, a od blisko wieku także z Ozorkowem i Lutomięskiem. Mimo że z linii tramwajowej nr 41 łączącej Pabianice z Łodzią korzysta w dzień powszedni blisko 9 tysięcy pasażerów, to dalsze jej istnienie jest poważnie zagrożone. Skrajnie zdegradowana infrastruktura wymaga pilnej modernizacji. W przypadku Pabianic koszt remontu wyceniany jest na ponad 100 mln zł, co stanowi kwotę niemożliwą do udźwignięcia dla budżetu miasta. Wartość inwestycji na terenie gminy wiejskiej Ksawerów, położonej pomiędzy Pabianicami a Łodzią, wynosi natomiast ponad 20 mln zł.

Ustawa metropolitalna przewidywała, że związek metropolitalny dostawałby co roku 5 proc. z podatków PIT mieszkańców aglomeracji. Dodatkowo gminy przekazywałyby związkowi 4 proc. własnych udziałów w PIT, które obecnie trafiają do ich budżetów.

Obecnie gminy zawierają porozumienia międzygminne i same finansują metropolitalne przewozy pasażerskie, mimo że wykraczają one poza granice jednej gminy. Ograniczone możliwości finansowe samorządów utrudniają organizację komunikacji metropolitalnej na satysfakcjonującym poziomie – zarówno co do podaży usług, jej jakości, jak i integracji. Dodatkowe środki z PIT przekazywane do związku metropolitalnego umożliwiłyby znaczącą poprawę jakości jednej z najważniejszych usług publicznych, jaką jest transport zbiorowy.

W dniu 2 czerwca 2014 r. władze ośmiu gmin aglomeracji łódzkiej – Konstątki, Ksawerowa, Lutomięska, gminy Ozorków, miasta Ozorków, Pabianic, gminy Zgierz i miasta Zgierza podpisały *list intencyjny w sprawie współpracy miast i gmin Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego na rzecz modernizacji podmiejskiej sieci tramwajowej*. Jego efektem było podpisanie 24 października 2014 r., również z udziałem Prezydenta Łodzi, *porozumienia o współpracy w sprawie przygotowania niezbędnych analiz technicznych, ekonomicznych i eksploatacyjnych, w tym studium wykonalności dla projektu Łódzki Tramwaj Metropolitalny*. Pomimo że powstała już część dokumentacji dla wartej ponad miliard złotych inwestycji pn. *Łódzki Tramwaj Metropolitalny*, to aplikowanie o środki z Unii Europejskiej na jej realizację, uniemożliwia konieczność zabezpieczenia środków na wkład własny, przekraczających możliwości finansowe gmin. W mojej opinii jedyną realną szansą na modernizację podłódzkiej sieci tramwajowej było powołanie metropolii łódzkiej i realizacja inwestycji przez związek metropolitalny, przy udziale finansowym gmin. Dodatkowe środki z PIT, które otrzymałby związek, mogłyby bowiem pokryć część niezbędnego wkładu własnego. Właśnie z taką nadzieją gminy tworzyły dokumentację dla tego projektu – kluczowego dla integracji aglomeracji łódzkiej.

Przez ponad półtora roku samorzady wierzyły, że zostaną wydane akty wykonawcze do ustawy metropolitalnej z dnia 9 października 2015 r., umożliwiającej stworzenie łódzkiego związku metropolitalnego, który zająłby się organizacją publicznego transportu zbiorowego na obszarze objętym projektem.

Inwestycja pn. *Łódzki Tramwaj Metropolitalny* oraz integracja taryfowa i instytucjonalna transportu publicznego w aglomeracji łódzkiej wychodziłaby naprzeciw oczekiwaniom tysięcy mieszkańców metropolii, w tym pabianiczan. Jak wynika z danych z 2013 r., z łódzkich podmiejskich linii tramwajowych (do Pabianic, Zgierza, Ozorkowa, Konstantinowa Łódzkiego i Lutomska) korzystało łącznie 53 617 pasażerów w dzień roboczy. Sprawne, szybkie i zintegrowane połączenia pomiędzy miejscowościami aglomeracji stanowią warunek *sine qua non* rozwoju regionu i podnoszenia poziomu jakości życia.

Z przykrością przyjąłem, że uchwalona 9 marca 2017 r. ustawa stawia w uprzywilejowanej sytuacji jedynie metropolię górnośląską, która otrzyma dotacje z budżetu państwa (zgodnie z art. 51 pkt 9 ustawy) i będzie mieć swój udział we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych, stanowiących dochód budżetu państwa (art. 52 ust. 2 i 3).

W myśl art. 12 ust. 1 pkt 3 i 4 przyjętej 9 marca ustawy, związek metropolitalny wykonuje zadania publiczne w zakresie planowania, koordynacji, integracji oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym transportu drogowego, kolejowego oraz innego transportu szynowego, a także zrównoważonej mobilności miejskiej, a także metropolitalnych przewozów pasażerskich. Z niezrozumiałych przyczyn dotyczyć to będzie tylko jednej aglomeracji w kraju.

Zgodnie z art. 62 ustawy z dnia 9 marca 2017 r., podpisana przez Pana Prezydenta Andrzeja Dudę ustawa z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych traci moc. Odbiera to mieszkańcom łódzkiej aglomeracji szansę na stworzenie zintegrowanego transportu metropolitalnego i modernizacji podłódzkiej sieci tramwajowej.

Uprzejmie proszę o podjęcie działań, w ramach kompetencji Posła na Sejm RP, na rzecz przyjęcia przepisów, które będą traktowały aglomerację łódzką i inne metropolie w kraju nie gorzej niż metropolię górnośląską. Postawione kwestie mają bowiem znaczenie kluczowe dla mieszkańców aglomeracji.

PREZYDENT
MIASTA PABIANIC
Grzegorz Mackiewicz

Potwierdzam własnoręcznym podpisem

odbiór przesyłki / kwoty przekazu

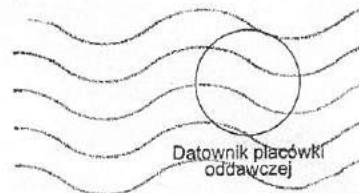
10.04.17.001

Marcin Maciejewski

Dyrektor Biura Poselskiego

10.04.2017

(data i podpis odbiorcy)



NACZELNIK
WYDZIAŁU INŻYNIERSTWA I KULTURY
TECHNICZNEJ I KRAJOWEJ

mgr inż. Andrzej Kozłowski
INŻYNIER MIASTA

31.03.2017

INSPEKTOR

mgr Marcin Chudziński

31.03.2017

PP S.A. nr 24

Poczta Polska