



Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu

Stowarzyszenie zwykłe, zarejestrowane 1 czerwca 2004 r. w Łodzi, nr rej. SSP-V-5011/15/04

Adresy do korespondencji:
91-850 Łódź, ul. Marysińska 88A/30
e-mail: ipt_lodz@toya.net.pl

www.ipt_lodz.toya.net.pl

Zarząd Dróg i Transportu
Doraźny zespół d.s. transportu publicznego (rozkładów jazdy)
ul. Piotrkowska 175
90-447 Łódź

23 marca 2010 r.

Strona społeczna skupiona wokół ruchu „Szacunek dla Łodzi” dostrzega pilną potrzebę zmian w miejskim transporcie publicznym w Łodzi. Rozumiemy i od lat podnosimy potrzebę optymalizacji funkcjonowania transportu publicznego w mieście. Wskazujemy jednocześnie, iż optymalizacja winna kłaść nacisk z jednej strony na ograniczanie możliwych do uniknięcia wydatków przy jednoczesnej maksymalizacji liczby pasażerów i wpływów z biletów. Nawet interwencyjne działania oszczędnościowe, których przeprowadzenie jest niezbędne, nie muszą oznaczać pogorszenia oferty przewozowej. Wręcz przeciwnie – mogą być zbieżne z szeroko rozumianym interesem i wygodą pasażerów. Co do zasady strona społeczna postuluje działania:

1. upraszczające sieć komunikacji miejskiej, czyniące ją bardziej czytelną, elastyczną i przyjazną pasażerom (**przejrzystość**)
2. zwiększające wykorzystanie szybszego, tańszego i bardziej pojemnego transportu tramwajowego, skracające czas przejazdu oraz minimalizujące uciążliwość przesiadek (**szybkość**)
3. zwiększające dostępność transportu publicznego dla pasażerów (**dostępność**)
4. zwiększające niezawodność i punktualność kursowania pojazdów transportu zbiorowego (**niezawodność**)

Spośród propozycji przedłożonych w czasie obrad zespołu, powyższe postulaty wypełniają następujące propozycje:

1. Skierowanie wszystkich kursów linii 80 na trasę linii 80A (bez wjazdu w ulice Armii Krajowej i Wyszyńskiego). Zmiana nie tylko przyczyni się do zmniejszenia pracy przewozowej wyrażonej w wozokilometrach, ale także zwiększy atrakcyjność komunikacji autobusowej w północnej części os. Retkinia. Przystanki przy al. Wyszyńskiego obsługiwane są przez 3 często jeżdżące linie tramwajowe i jedną autobusową, tymczasem przystanki przy ul. Kusocińskiego obecnie obsługiwane są nieadekwatnie do rangi (2-3 autobusy w ciągu godziny dla obsługi dużego osiedla bloków mieszkalnych). Likwidacja dodatkowego oznaczenia literowego poprawi czytelność sieci. Postulowane jest uruchomienie dodatkowego przystanku Kusocińskiego – Hufcowa.
2. Skrócenie linii 50 do pętli Pl. Niepodległości. Rozwiązanie zmniejszy pracę przewozową wykonywaną przez autobusy wzdłuż linii tramwajowych posiadających rezerwy przewozowe. Jednocześnie postulujemy dalsze zmiany (poniżej).
3. Likwidacja linii L. Pojazdy linii wożą pojedynczych pasażerów i nie spełniają swojej roli.

4. Likwidacja podziału linii 65 i skierowanie wszystkich kursów autobusów 65 do pętli Nowe Sady. Na odcinku do Lotniska wskutek niskiej częstotliwości linia nie zyskuje sobie wystarczającej liczby pasażerów. Niska częstotliwość zniechęca do korzystania z linii.

5. Wydłużenie wszystkich kursów linii 55A do pętli Lotnisko (terminal 2) jako kursy linii 55. Tym samym w miejsce trzech rzadko kursujących linii powstanie jedna linia kursująca regularnie z atrakcyjną częstotliwością. Jednocześnie strona społeczna postuluje dalsze zmiany układu linii w rejonie osiedla Nowe Sady (poniżej)

6. Skrócenie połowy kursów linii N6 do Ronda Powstańców. Rozwiązanie kompromisowe wobec minimalnej frekwencji.

7. Zmniejszenie liczby kursów autobusów dojeżdżających do fabryk Dell i Gillette (98, 95, 55). Korekta winna uwzględniać notowane napełnienia oraz dodatkowo wziąć pod uwagę wykorzystywanie linii 95 jako alternatywy dla linii 72, a więc zakładać dodatkową rezerwę zdolności przewozowej tej linii (np. pojemniejsze pojazdy, częstsze kursowanie w określonych godzinach).

Powyższe propozycje strona społeczna uznaje za pożądane i wartościowe. Jako ich uzupełnienie strona społeczna postuluje:

1. Uproszczenie trasy linii 55 poprzez skierowanie ulicami Obywatelską – Nowe Sady – Pienistą (bez wjazdu na ulice Elektronową i Obywatelską; w przeciwnym kierunku – bez zmian). Ograniczy to koszty uruchamiania linii i przyspieszy przejazd poprawiając atrakcyjność dla pasażerów. Jednocześnie:

2. Skierowanie linii 65 na trasę Obywatelska – Nowe Sady (pętla przy zajezdni MPK) – Nowe Sady – Elektronowa – Obywatelska i dalej obecną trasą. Pozwoli to na znaczące skrócenie trasy na odcinku, na którym autobus posiada tylko jeden, rzadko uczęszczany przystanek, który obsłużą inne linie. Jednocześnie uproszczenie trasy poprawi jej atrakcyjność.

Ponadto zważywszy na notowane napełnienia za możliwe do wdrożenia oszczędności przyjąć można:

1. Skrócenie linii 92/92A do pętli Dąbrowa bez kierowania ulicami Dąbrowskiego – Tatrzańską - Gojawiczyńskiej

2. Skrócenie linii 2 do pętli Szczecińska

Ponadto strona społeczna jest w stanie zaakceptować przedłożoną propozycję opóźnienia rozpoczęcia porannego szczytu przewozowego o 20 minut. W rozumieniu strony społecznej jest to jednak akceptowalne rozwiązanie tymczasowe. Docelowo poczynione oszczędności służyć mają zwiększeniu pracy przewozowej i zwiększaniu częstotliwości kursowania linii tramwajowych. W perspektywie średnioterminowej należy podjąć działania na rzecz zwiększenia częstotliwości kursowania linii tramwajowych i powrotu do bazowej częstotliwości kursowania 7,5 minuty na większości lub wszystkich liniach bazowych wraz z wydłużeniem popołudniowego szczytu przewozowego. Wysoka częstotliwość kursowania (2-3 minuty na głównych ciągach komunikacyjnych) to podstawowy warunek efektywności transportu tramwajowego w obsłudze centrum miasta – a więc obszaru najbardziej dotkniętego problemami komunikacyjnymi. Warto nadmienić, iż niska sprawność transportu publicznego w przewozach na krótkie odległości doprowadziła w Łodzi do wykształcenia nietypowej w skali Europy sytuacji, w której przewozy na najkrótsze odległości (1-3 km)

stają się domeną transportu samochodowego, a udział samochodu w podróżach do centrum miasta jest wyższy niż w pozostałych relacjach.

W związku z powyższym strona społeczna postuluje:

1. Natychmiastową zmianę rozkładów zakładając kursowanie w równych odstępach czasu linii:

- 11 i 16/16A na ul. Zgierskiej, Zachodniej, Kościuszki, Piotrkowskiej, Pabianickiej (minimalny odstęp 4 minuty w godzinach szczytu)
- 11 i 46/46A na ul. Pabianickiej (minimalny odstęp 4 minuty w godzinach szczytu)
- 15 i 46/46A na ul. Politechniki, Żeromskiego, Gdańskiej, Legionów (minimalny odstęp 4 minuty w godzinach szczytu)
- 9 i 13 na ul. Narutowicza, Zielonej
- 13 i 14 na ul. Śmigłego - Rydza
- linii kursujących ul. Kilińskiego

2. Stopniowe powracanie do częstotliwości bazowej 7,5 minuty na poszczególnych liniach, wspierane przeniesieniem pracy przewozowej z transportu autobusowego. Przyjąć należy, iż w pierwszej kolejności powrót do wyższych częstotliwości kursowania winien nastąpić w godzinach 7.00-9.00 i 15.00-17.00. Nadmierny tłok w godzinach wzmoczonych dojazdów i powrotów z pracy to jedna z przeszkód w zachęcaniu do rezygnacji z komunikacji indywidualnej na rzecz zbiorowej.

Zważywszy powyższe uwarunkowania, niedobory pojazdów autobusowych oraz rezerwę taboru tramwajowego, a także możliwość bezkolizyjnego przejazdu tramwajem przez niektóre spośród korkujących się ulic strona społeczna postuluje pilotażowe wdrożenie na czterech lub pięciu obszarach linii o wysokiej częstotliwości dowożących do węzłów przesiadkowych autobus-tramwaj. Należy z całą stanowczością podkreślić, iż rozwiązanie jest korzystne zarówno dla pasażerów (skrócenie całościowego czasu jazdy i większa niezawodność, związana z mniejszą podatnością na opóźnienia) jak i dla budżetu miasta (mniejsze opłaty dla przewoźnika przy lepszym wykorzystaniu taboru), jednakże warunkami powodzenia projektów są:

- odpowiednia informacja tłumacząca użytkownikom w jaki sposób korzystać z nowej organizacji ruchu
- zachowanie wysokiej częstotliwości kursowania i równoodstępowych rozkładów jazdy
- koordynacja przesiadek zgodnie z niżej zapisanymi zaleceniami

Jako pilotażowe obszary wprowadzenia linii dowozowych postuluje się:

1. Rudę Pabianicką (linia 50)
2. Rokicie (linia 61)
3. Młynek (linia 61)
4. Doły, Os. im. Lumumby, CKD UM (linia 56)
5. Radogoszcz Wschód (linia 59)

1. Ruda Pabianicka

Trasa: skierowanie autobusu z pętli w Gadce Starej ulicami Rudzką – Pabianicką (przesiadka do linii tramwajowych 11, 46, 46A), a następnie do pętli Dubois. W ramach kompensacji skrócenie linii 62 i zawracanie na ulicach Gombrowicza, Pabianickiej, Starorudzkiej.

Cel: zachęta do przesiadki w tramwaje linii 11, 46 i 46A. Kursujące ul. Pabianicką tramwaje posiadają znaczące rezerwy przewozowe, tramwaj porusza się po torowisku wydzielonym,

dojeżdża do ścisłego centrum oraz kampusu Politechniki Łódzkiej. Kursują nowoczesne wagony niskopodłogowe.

Warunki kursowania: podniesienie częstotliwości linii 50 do 10 minut, wprowadzenie ruchu równoodstępowego, wstępna koordynacja rozkładu linii 50 z liniami tramwajowymi

Organizacja przesiadki: wskazane uproszczenie przesiadki autobus – tramwaj na skrzyżowaniu ulic Pabianickiej i Rudzkiej

Informacja i marketing: wskazanie punktu przesiadkowego i jego specjalne oznakowanie na rozkładach jazdy, wyświetlaczach i schematach, informacje dla pasażerów opisujące nowy sposób podróżowania (ulotki, broszury), podkreślenie zwiększenia liczby kursów i łatwego do zapamiętania rozkładu, wskazane nadanie nowego numeru linii dla lepszego efektu marketingowego

2. Rokicie

Trasa: skierowanie autobusu z pętli Św. Franciszka ulicami Czahary - Prądyńskiego Pabianicką – Karpacką – Zaolziańską – Paderewskiego – Pabianicką – Prądyńskiego – Zamorską – Św. Franciszka.

Cel: zachęta do przesiadki w tramwaje linii 11, 46 i 46A. Obsługa osiedla mieszkaniowego przy ul. Zaolziańskiej. Kursujące ul. Pabianicką tramwaje posiadają znaczące rezerwy przewozowe, tramwaj porusza się po torowisku wydzielonym, dojeżdża do ścisłego centrum oraz kampusu Politechniki Łódzkiej. Kursują nowoczesne wagony niskopodłogowe. Obecna linia 61 kursuje rzadko i narażona jest na opóźnienia

Warunki kursowania: podniesienie częstotliwości linii 61 do 15 minut, wprowadzenie ruchu równoodstępowego, wstępna koordynacja rozkładu linii 61 z liniami tramwajowymi; zalecana obsługa autobusami niskopojemnymi (dł. 8m)

Organizacja przesiadki: stosunkowo łatwa przesiadka w obrębie przystanków Pabianicka – Jana Pawła II

Informacja i marketing: wskazanie punktu przesiadkowego, jego specjalne oznakowanie na rozkładach jazdy wyświetlaczach i schematach, informacje dla pasażerów opisujące nowy sposób podróżowania (ulotki, broszury), podkreślenie znacznego zwiększenia liczby kursów i braku opóźnień; wskazane nadanie nowego numeru linii dla lepszego efektu marketingowego

3. Młynek

Trasa: skierowanie autobusu z pętli Młynek ulicami: Bławatną – Śląską - Niższą (przesiadka w tramwaje 7 i 13) – Broniewskiego – Felińskiego – Kruczkowskiego – Śląską - Bławatną

Cel: zachęta do przesiadki w tramwaje linii 7 i 13. Obecna linia 61 kursuje rzadko i narażona jest na opóźnienia. Linia ma nieatrakcyjny, peryferyjny przebieg.

Warunki kursowania: podniesienie częstotliwości linii 61 do 15 lub 10 minut, wprowadzenie ruchu równoodstępowego, koordynacja rozkładu linii 61 z wybraną linią tramwajową (zależnie od częstotliwości); wprowadzenie zasady krótkiego oczekiwania tramwaju (do 2 minut) w przypadku ewentualnego opóźnienia; zalecana obsługa autobusami niskopojemnymi (dł. 8m)

Organizacja przesiadki: łatwa przesiadka w obrębie jednej platformy przystankowej na ul. Niższej na wysokości pętli tramwajowej. Przystanek autobusowy winien wykorzystać istniejącą platformę przystanku tramwajowego.

Informacja i marketing: wskazanie punktu przesiadkowego, jego specjalne oznakowanie na rozkładach jazdy, wyświetlaczach i schematach, informacje dla pasażerów opisujące nowy sposób podróżowania (ulotki, broszury), podkreślenie znacznego zwiększenia liczby kursów, wygodnej przesiadki i braku opóźnień; wskazane nadanie nowego numeru linii dla lepszego efektu marketingowego

4. Doły, CKD

Obecnie trasa linii 56 z wyjątkiem jednokierunkowego podjazdu na ul. Smutną w całości pokrywa się z trasą linii 60. Autobus jeździ raz na godzinę, jest skrajnie nieatrakcyjny i notuje przypadkowe napełnienia. Postuluje się jego likwidację ze względu na minimalną liczbę pasażerów. Jednocześnie jednak można rozważyć powstanie nowej linii, która zapewni jednoczesną obsługę ulic Smutnej i Doły, Os. im. Lumumby i Centrum Kliniczno – Dydaktycznego UM

Trasa: skierowanie autobusu trasą: Smutna (PKS) – Doły – Telefoniczna – Tamka – Pomorska (przesiadka w tramwaje 15 i 43) – CKD UM

Cel: Obsługa zakładów pracy przy ul. Smutnej, budynków przy Os. im. Lumumby, poprawienie wewnętrznej komunikacji kampusu uniwersyteckiego oraz powiązanie Centrum Kliniczno – Dydaktycznego UM z liniami tramwajowymi

Warunki kursowania: wprowadzenie częstotliwości w granicach 10-20 minut, wprowadzenie ruchu równoodstępowego, koordynacja rozkładu z wybraną linią tramwajową (zależnie od częstotliwości); obsługa autobusami niskopojemnymi (dł. 8m) także ze względu na parametry ulic; w zależności od zmian w zakładach pracy możliwe skrócenie godzin kursowania (np. do godz. 21.00); dodatkowe przystanki na ul. Tamka przy Styrskiej i Telefonicznej oraz nowa pętla na terenie CKD UM

Organizacja przesiadki: przystanki autobusowe na wysokości tramwajowych na ul. Pomorskiej przy Lumumby i Konstytucyjnej, wspólny przystanek z tramwajem na ul. Pomorskiej przy Tamka w kier. zachodnim, przystanek na ul. Tamka przy skrzyżowaniu z ul. Pomorską w kierunku przeciwnym;

Informacja i marketing: wskazanie punktów przesiadkowych, ich specjalne oznakowanie na rozkładach jazdy, wyświetlaczach i schematach, informacje dla pasażerów opisujące nowy sposób podróżowania (ulotki, broszury), podkreślenie znacznego zwiększenia liczby kursów i obsługi nowych obszarów miasta, promocja nowych połączeń, wskazanie na brak opóźnień i wygodne przesiadki; wskazane nadanie nowego numeru linii dla lepszego efektu marketingowego

5. Radogoszcz Wschód

Trasa: skierowanie autobusu z pętli Świtezianki ulicami Świtezianki – Sikorskiego – Zgierską (przesiadka w tramwaje 4, 11, 16, 16A, 46, 46A) – Sowińskiego – Łagiewnicka - Świtezianki.

Cel: zachęta do przesiadki w tramwaje linii 4, 11, 16, 16A, 46, 46A, zlikwidowanie pokaźnych opóźnień. Kursujące ul. Zgierską tramwaje poruszają się po torowisku wydzielonym, dojeżdżają do ścisłego centrum, dworca Łódź Fabryczna, kampusu Politechniki Łódzkiej i południowych osiedli Łodzi. Mają przystanki zlokalizowane przy Rynku Bałuckim i CH Manufaktura. Na trasie kursują nowoczesne wagony niskopodłogowe; obsługa pozbawionego komunikacji publicznej osiedla przy ul. Sowińskiego

Warunki kursowania: podniesienie częstotliwości linii 59 do 5 lub 6 minut, wprowadzenie ruchu równoodstępowego, wstępna koordynacja rozkładu z liniami tramwajowymi, dodatkowe przystanki Sowińskiego – Leszczynowa i Sowińskiego - Folwarczna

Organizacja przesiadki: zatrzymanie autobusu na ul. Zgierskiej z wykorzystaniem istniejących platform przystanków tramwajowych przy ul. Przedwiośnie oraz Pl. Pamięci Narodowej gwarantujące bezpieczną przesiadkę w obrębie jednego przystanku w obu kierunkach jazdy; nowe przystanki mogą nieznacznie wpływać na płynność ruchu samochodowego, ale jednocześnie pozwolą na usunięcie autobusów z ul. Zachodniej, wykonywania niebezpiecznych manewrów przy przystanku Zachodnia/Legionów i blokowania przez autobus skrzyżowania z Zachodniej w ul. Legionów co podniesie płynność ruchu na newralgicznym odcinku ul. Zachodniej

Informacja i marketing: wskazanie punktów przesiadkowych i ich specjalne oznakowanie na rozkładach jazdy, wyświetlaczach i schematach, informacje dla pasażerów opisujące nowy sposób podróżowania (ulotki, broszury), podkreślenie radykalnego zwiększenia liczby kursów i kursowania z częstotliwością gwarantującą pełną dostępność autobusu, podkreślenie, iż nowa trasa jest gwarancją punktualności i regularności kursowania, a tramwaj poruszający się wydzielonym torowiskiem przewiezie pasażerów szybciej niż autobus; wskazane nadanie nowego numeru linii dla lepszego efektu marketingowego

Szacunkowe wyliczenia dotyczące zmian liczby wykonywanych wozokilometrów w poszczególnych rozwiązaniach zawiera załącznik.

Docelowo należy w perspektywie średnioterminowej przygotować reformę układu linii autobusowych i tramwajowych rozszerzając zakres linii dowozowych do tramwaju, wzmacniając rolę komunikacji szynowej w strukturze przewozów. Celem reformy jest znaczące zwieszenie liczby pasażerów transportu publicznego oraz jego udziału w strukturze modalnej przemieszczeń na terenie miasta. Reformie towarzyszyć winna budowa sieci zintegrowanych, intermodalnych przystanków przesiadkowych gwarantujących wygodę i skuteczność przesiadki. Reforma winna uwzględniać plany inwestycyjne na terenie miasta, w szczególności budowę kolei aglomeracyjnej i przebudowę łódzkiego węzła kolejowego. Reforma winna także zawierać wskazania inwestycyjne w zakresie uzupełnienia i poprawy funkcjonalności istniejącej infrastruktury, form integracji transportu indywidualnego i zbiorowego (tzw. park&ride, bike&ride) a także wskazania co do organizacji ruchu nadającej priorytet komunikacji publicznej.

Dodatkowo należy zadbać o zwiększenie wpływów z biletów. W tym celu należy dążyć do ograniczenia liczby pasażerów niepłacących za przejazd i zwiększania łącznej liczby pasażerów. Należy dążyć do skonstruowania atrakcyjniejszej taryfy opłat i zwiększenia punktów sprzedaży biletów, zwłaszcza dostępnych poza godzinami szczytu, w szczególności należy dążyć do instalacji automatów do sprzedaży biletów w pojazdach lub na przystankach. Za zasadne strona społeczna uważa także wprowadzenie na wybranych liniach zasady wsiadania do autobusu przednimi drzwiami i obowiązku okazania kierowcy ważnego biletu. Pilotażowo projekt można wdrożyć na liniach o niskim obłożeniu tj.:54, 63, 66, 67, 68, 71, 90, 91, 92, 93, 97.

Jednocześnie strona społeczna dziękując za zaproszenie do dyskusji wyraża dalszą chęć współpracy i udzielenia wszelkiej możliwej pomocy przy organizacji i wdrożeniu zmian poprawiających efektywność transportu na terenie miasta.

Z poważaniem
W imieniu strony społecznej i stowarzyszenia IPT
Tomasz Bużalek