

**UCHWAŁA NR .....**  
**RADY MIEJSKIEJ W ŁODZI**  
**z dnia .....**

**stanowisko Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi**

Na podstawie § 17 Regulaminu Pracy Rady Miejskiej w Łodzi, stanowiącego załącznik Nr 7 do Statutu Miasta Łodzi (Dz. Urz. Woj. Łódzkiego z 2009 r. Nr 347, poz. 2860), Rada Miejska w Łodzi

**uchwała, co następuje:**

- § 1. Rada Miejska w Łodzi zwraca się z apelem do Prezydenta Miasta Łodzi o:
- a) przywrócenie funkcjonalności publicznego transportu zbiorowego wprowadzonego uchwałą Nr 1174/132/99 Zarządu Miasta Łodzi z dnia 28 grudnia 1999 r. w sprawie przyjęcia „Planu Obsługi Komunikacyjnej Łodzi”, zmienioną uchwałą Nr 1620/189/2000 Zarządu Miasta Łodzi z dnia 15 czerwca 2000 r. w zakresie funkcjonowania Lokalnego Transportu Zbiorowego w Łodzi na liniach dziennych, zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszej uchwały;
  - b) przywrócenie funkcjonalności publicznego transportu zbiorowego według stanu na dzień 16 grudnia 2005 r. w zakresie funkcjonowania Lokalnego Transportu Zbiorowego w Łodzi na autobusowych liniach nocnych, zgodnie z załącznikiem nr 2 do niniejszej uchwały.
- § 2. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Łodzi.
- § 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady Miejskiej w  
Łodzi  
Joanna KOPCIŃSKA

**Projektodawcą jest  
grupa mieszkańców Łodzi**

## Załącznik 1.

### Projekt przekształceń systemu komunikacji zbiorowej w zakresie funkcjonowania komunikacji dziennej.

1. Funkcjonowanie systemu publicznego transportu zbiorowego wprowadzone w dn. 1.01.2001 r. na podstawie **Uchwały Nr 1620/189/2000 Zarządu Miasta Łodzi z dnia 15 czerwca 2000 roku** przyniosło duży skok jakościowy dla pasażerów transportu zbiorowego. W następnych latach następowało konsekwentne pogarszanie jakości obsługi transportem zbiorowym. W konsekwencji tych negatywnych zmian do roku 2013 włącznie nastąpiła rezygnacja znacznej części podróżnych z korzystania z usług Lokalnego Transportu Zbiorowego w Łodzi. Wskutek tego doszło do wzrostu liczby podróży odbywanych transportem indywidualnym i w konsekwencji spadku drożności sieci ulicznej. Przychody miasta z tytułu wpływów z biletów pokrywają średnio 30% kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego. Nie są to okoliczności zadowalające.
2. Celem poprawy jakości życia mieszkańców, celem podniesienia atrakcyjności miasta dla przedsiębiorców oraz w celu zwiększenia dochodów Budżetu Miasta należy niezwłocznie przywrócić funkcjonalność systemu Lokalnego Transportu Zbiorowego w Łodzi w zakresie komunikacji dziennej przynajmniej na poziomie wprowadzonym w dn. 1.01.2001.
3. Ze względu na późniejszą ewolucję systemu połączeń, zawarte porozumienia międzygminne oraz prowadzone prace remontowe i związane z nimi zmiany czasowe w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej definiuje się funkcjonalność systemu poprzez określone parametry połączeń.
4. Przyjmuje się, że komunikacja dzienna funkcjonować ma w godzinach 4.30 – 22.30 w dni robocze, w godzinach 5.30-23.00 w soboty i w godzinach 6.30-22.30 w niedziele i święta. Za godziny szczytu komunikacyjnego przyjąć należy okres od godz. 6.30 do godz. 19.00 w dni robocze.
5. Przyjmuje się, że rozkłady jazdy wszystkich linii tramwajowych oraz minimum 50% linii autobusowych będą rozkładami równoodstępowymi tj. wykonywane kursy następować będą w równych odstępach czasu w określonych przedziałach czasowych.
6. Parametry obsługi na poszczególnych ciągach komunikacyjnych w godzinach szczytu komunikacyjnego z uwzględnieniem pojemności pojazdów wynosić mają:

Ciąg ulic	Odcinek	Ilość kursów w ciągu godziny w jednym kierunku	Minimalna liczba miejsc w pojazdach obsługujących odcinek
Wyszyńskiego Bratysławska Karolewska Bandurskiego	– ul. Popiełuszki – al. – Włókniarzy	24	170
Mickiewicza Piłsudskiego	- Kościuszki – ul. Kopcińskiego	24 5	170 140
Piłsudskiego Rokicińska	- ul. Kopcińskiego – ul. Puszkina	32	140
Rokicińska	ul. Augustów – al. Hetmańska	8	140

Kopernika	al. Włókniarzy – ul. Żeromskiego	8 6	170 80
Kopernika - Gdańska	ul. Żeromskiego – ul. Zielona	16	170
Gdańska	ul. Zielona – ul. Legionów	8	170
Żeromskiego - Politechniki	al. Mickiewicza – ul. Wróblewskiego	8 14	170 80
Paderewskiego	Rondo Lotników Lwowskich - Rzgowska	26	140
Rzgowska	Kurczaki - Broniewskiego	32	140
Rzgowska	Broniewskiego - Dąbrowskiego	14 5	170 80
Kilińskiego	Śląska – Dąbrowskiego	6	150
Kilińskiego	Dąbrowskiego - Przybyszewskiego	12	150
Kilińskiego	Przybyszewskiego – Składowa	18	150
Kilińskiego	Narutowicza - Pomorska	24	150
Telefoniczna	Stoki - Chmurna	12	150
Pomorska	Konstytucyjna - Kilińskiego	12	150
Pomorska	Kilińskiego – pl. Wolności	24	150
Legionów	pl. Wolności - Gdańska	18	150
Nowomiejska	pl. Wolności – Stary Rynek	6	150
Franciszkańska	Północna – Wojska Polskiego	20	150
Wojska Polskiego	Franciszkańska – dw. PKS Północny	14	150
Wojska Polskiego	Sporna - Strykowska	28 6	140 80
Warszawska	Wycieczkowa - Łagiewnicka	8	170
Łagiewnicka	Inflancka - Dolna	16	140
Limanowskiego	Zachodnia - Włókniarzy	14	170
Aleksandrowska	Traktorowa - Szczecińska	28	170
Włókniarzy	Limanowskiego - Srebrzyńska	14	170
Srebrzyńska	Włókniarzy - Cmentarna	6	150

Włókniarzy	Legionów Kopernika	- 8	170
Konstantynowska	Unii Lubelskiej Zdrowie	- 10	150
Pabianicka	Rondo Lotników Lwowskich - Rudzka	11 5	150 80
Piotrkowska Kościuszki	pl. Reymonta Legionów	- 35	170
Przybyszewskiego	pl. Reymonta Kilińskiego	- 14	170
Przybyszewskiego	Tatrzańska - Lodowa	16 5	140 80
Niższa	Śląska Broniewskiego	- 12	150
Śmigłego - Rydza	Dąbrowskiego Piłsudskiego	- 20	150
Kopcińskiego	Piłsudskiego Narutowicza	- 36	140
Narutowicza	Kopcińskiego - pl. Dąbrowskiego	26 4	170 80
Narutowicza - Zielona	Kilińskiego - Gdańska	20	170
Dąbrowskiego	Dąbrowa - Śmigłego- Rydza	22	170
Zgierska	Julianowska Sikorskiego	- 28	150
Zgierska	Sikorskiego Helenówek	- 22	150
Broniewskiego	Rzgowska - Niższa	18 8	140 80
Tatrzańska	Broniewskiego Przybyszewskiego	- 17	140
Sienkiewicza	Brzeźna - Traugutta	8	140
Palki	Źródłowa - Wojska Polskiego	16 14	140 80
Wojska Polskiego - Brzezińska	Strykowska - Śnieżna	12 10	140 80
Zagajnikowa - Sporna	Inflancka - Wojska Polskiego	18	140
Rojna	Traktorowa Kaczeńcowa	- 28	140
Rewolucji 1905r./Jaracza	Piotrkowska - POW	16	140
Tuwima/Nawrot	Piotrkowska Przędzalniana	- 10 10	140 80
Kasprzaka	Legionów Drewnowska	- 15	80
Maratońska	Retkińska - Waltera- Janke	24	140
Kusocińskiego	Popiełuszki - Armii	16	140

	Krajowej		
Lutomierska	Tybury - Zachodnia	14	140
Obywatelska	Waltera-Janke - Politechniki	12 8	140 80

7. Częstotliwości kursowania wszystkich linii tramwajowych oraz czasowo zastępujących je linii autobusowych w godzinach pozaszczytowych ustalić należy na 15 minut dla każdej z linii za wyjątkiem linii funkcjonujących w oparciu o porozumienia międzygminne.

8. Czasy przejazdu poszczególnych odcinków tras tramwajowych nie mogą być dłuższe niż przyjęte w rozkładach jazdy wprowadzonych w dn. 1.01.2001 r. Dopuszcza się wyjątki wyłącznie jeśli jest to następstwem pogorszenia stanu technicznego torowisk tramwajowych lub sieci trakcyjnej i wynikających z tego ograniczeń prędkości. W takich sytuacjach należy dążyć do jak najszybszego podniesienia stanu torowiska.

9. Parametry opisujące funkcjonowanie Lokalnego Transportu Zbiorowego w Łodzi wskazane w niniejszym załączniku są parametrami minimalnymi i mają charakter wyjściowy. Należy dążyć do ich konsekwentnej poprawy.

## **Załącznik 2.**

### **Projekt przekształceń systemu komunikacji zbiorowej w zakresie funkcjonowania komunikacji nocnej.**

1. W dn. 14.12.2005 wprowadzono zmieniony układ nocnej komunikacji autobusowej. Bazował on na uruchomieniu siedmiu linii kursujących ze stałą częstotliwością 30 minut zapewniających podstawową mobilność pomiędzy poszczególnymi obszarami miasta. Rozkłady jazdy i trasy zostały skoordynowane celem umożliwienia przesiadki w jednym punkcie przesiadkowym zlokalizowanym na al. Kościuszki. W roku 2012 obniżono częstotliwość funkcjonowania linii do 60 minut, co znacznie obniżyło atrakcyjność systemu zwłaszcza dla osób dojeżdżających do dworców oraz do pracy w systemie zmianowym. Skutkiem zmian było zmniejszenie liczby pasażerów komunikacji nocnej.

2. Mając na uwadze potrzeby zapewnienia podstawowej mobilności mieszkańców, zwłaszcza pracowników funkcjonujących w systemie zmianowym przywraca się półgodzinną częstotliwość kursowania linii nocnych we wszystkie dni tygodnia z wyjątkiem odcinków peryferyjnych. Zachowuje się 7 linii autobusowej komunikacji nocnej. Zachowuje się zasadę koordynacji przyjazdów i odjazdów do punktu przesiadkowego zlokalizowanego na al. Kościuszki.

3. Za odcinki peryferyjne uznaje się ciągi ulic:

- Warszawskiej, Strykowskiej od Ronda Powstańców 1863 r. do Imielnika Nowego
- Szczecińskiej i Aleksandrowskiej od pętli Rojna do granic miasta
- Rokicińskiej od al. Hetmańskiej do granic miasta
- Pomorskiej od Saneczkowej/Skalnej do pętli Nowosolna

4. Komunikacja nocna funkcjonuje w godzinach, w których nie funkcjonuje komunikacja dzienna.

## [UZASADNIENIE]

Uchwała nr LI/528/97 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 29 stycznia 1997 r. w sprawie przyjęcia polityki transportowej dla miasta Łodzi zdefiniowała, że dalszy rozwój systemu transportowego miasta odbywać się ma zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju. Uchwała wytyczała także szereg kierunków działań mających na celu poprawę parametrów użytkowych publicznego transportu zbiorowego. W wyniku zapisów uchwały nr LI/528/97 Zarząd Miasta wprowadził reformę układu linii lokalnego transportu zbiorowego (Uchwała Nr 1620/189/2000 Zarządu Miasta Łodzi z dnia 15 czerwca 2000 roku zmieniająca uchwałę w sprawie przyjęcia „Planu obsługi komunikacyjnej Łodzi”). Reforma, która weszła w życie w dn. 1.01.2001 r. zmieniła układ linii komunikacyjnych, wprowadziła częste i regularne kursowanie linii tramwajowych na poszczególnych trasach, wprowadziła zasady kursowania miejskich linii tramwajowych w regularnych odstępach oraz synchronizacji kursowania poszczególnych linii na trasach tramwajowych, a także przynajmniej dwunastogodzinny okres funkcjonowania szczytu przewozowego. Wprowadzony standard obsługi spotkał się z szerokim uznaniem pasażerów i dawał dobre podstawy do ograniczania negatywnego wpływu transportu na warunki życia mieszkańców Łodzi.

Reformę komunikacji nocnej wprowadzono w dn. 14 grudnia 2005. Oparła się ona na kursowaniu wszystkich linii w częstotliwości 30 minut we wszystkie dni tygodnia i stworzeniu centralnego punktu przesiadkowego, w którym następuje wydłużony postój umożliwiający przesiadkę między dowolnymi autobusami.

W późniejszym okresie, mimo utrzymania w mocy Uchwały NR LI/528/97 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 29 stycznia 1997 r. jak i Uchwały Nr 1620/189/2000 Zarządu Miasta Łodzi z dnia 15 czerwca 2000 roku, dokonano szeregu zmian w funkcjonowaniu lokalnego transportu zbiorowego. Doprowadziły one do rezygnacji z koordynacji kursowania tramwajów i wykonywania kursów w równych odstępach czasu, wskutek czego tramwaje różnych linii ponownie zaczęły kursować w grupach. Dokonano skrócenia okresu obsługi szczytowej nawet do 5 godzin, a na niektórych liniach także jego eliminacji. Drastycznie zmniejszono liczbę wykonywanych kursów (nawet o ponad 75% na niektórych ciągach komunikacyjnych). Systematycznie wydłużano rozkładowy czas przejazdu na wszystkich liniach tramwajowych, nawet mimo prowadzonych remontów i modernizacji infrastruktury. Wprowadzone zmiany w sposób fundamentalny obniżyły atrakcyjność połączeń lokalnego transportu zbiorowego przyczyniając się do rezygnacji pasażerów z korzystania z usług transportu zbiorowego (spadek liczby pasażerów wg GUS w latach 2000-2009 wyniósł ok. 40%).

Konieczność racjonalnego, zrównoważonego rozwoju miasta wymaga maksymalizacji liczby pasażerów korzystających z transportu zbiorowego. Z punktu widzenia systemu jest on znacznie mniej kosztowny niż indywidualny transport samochodowy i przynosi znacznie mniej negatywnych skutków dla miasta. W obliczu postępującej degradacji tkanki urbanistycznej i społecznej centrum Łodzi rozwój atrakcyjnego transportu zbiorowego jest koniecznością. Bez sprawnego, szybkiego i wygodnego publicznego transportu zbiorowego rewitalizacja centrum Łodzi nie będzie możliwa, a niewydolny system transportowy będzie obniżał konkurencyjność miasta.

Niniejsza uchwała stanowi apel o jak najszybsze przywrócenie standardu obsługi pasażerów, który był możliwy do wprowadzenia na przełomie XX i XXI wieku i stanowił, jak dotychczas, szczytowy poziom rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie Łodzi. Podejmowana jest w nadziei na to, że w konsekwencji zapoczątkowanych przez nią działań nastąpi dalsze podnoszenie jakości i oferty publicznego transportu zbiorowego aż do dostosowania go do warunków cywilizacyjnych, jakich oczekuje się od usług publicznych dużej, europejskiej aglomeracji w XXI wieku.