

Spółeczny projekt układu komunikacji zbiorowej dla Łodzi



Niskie prędkości podróży zwłaszcza „drzwi w drzwi”

- **Niekomfortowe** przesiadki
- Wewnętrzna **konkurencja** między autobusem i tramwajem
- Rozwiązania **tymczasowe** i **doraźne**, które utrwaliły się w systemie
- „**Czarne dziury**” komunikacyjne
- **Niska prędkość** ruchu tramwaju

Diagnoza: brak systemowego podejścia

Przesiadki

- **Przypadkowe** godziny odjazdów
- **Dalekie drogi dojścia** między przystankami autobusowymi i tramwajowymi



- **Równa (JEDNA!)** częstotliwość bazowa
- Przesiadki TYLKO w miejscach, w których pozwala na to infrastruktura

Przesiadki



Przesiadki



Przesiadki



„Konkurencja” autobusu i tramwaju

- Pasażer nie może **korzystać zamiennie** z autobusu albo tramwaju (np. różne rozlokowanie przystanków)
- „**Stada**” zamiast **równomiernych** kursów



- **równa (JEDNA!)** częstotliwość bazowa
- linie dowożące do tramwaju z **GWARANCJĄ** wygodnej **przesiadki**
- kierowanie autobusu na **równoległe** ulice **nieposiadające** komunikacji tramwajowej

„Trwałe prowizorki”

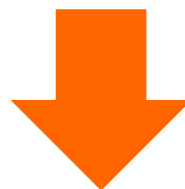
- **Relikty** autobusów pospiesznych
- **Kręte** trasy
- **Rozszczepianie** linii na warianty prowadzące do wyraźnego **pogorszenia** regularności bądź częstotliwości **kursowania**



- **SYSTEMOWE** zmiany, które zapewnią uniwersalne rozwiązania i komfort

„Czarne dziury”

- Znaczne obszary **bez obsługi**



- **Nowe** linie bądź **zmiany** tras
- Punktowa **modernizacja** infrastruktury
- **Dostosowanie** taboru do parametrów infrastruktury

„Czarne dziury”



„Czarne dziury”



„Czarne dziury”



„Czarne dziury”



Wątpliwe zapisy planu transportowego

Linie priorytetowe i główne węzły

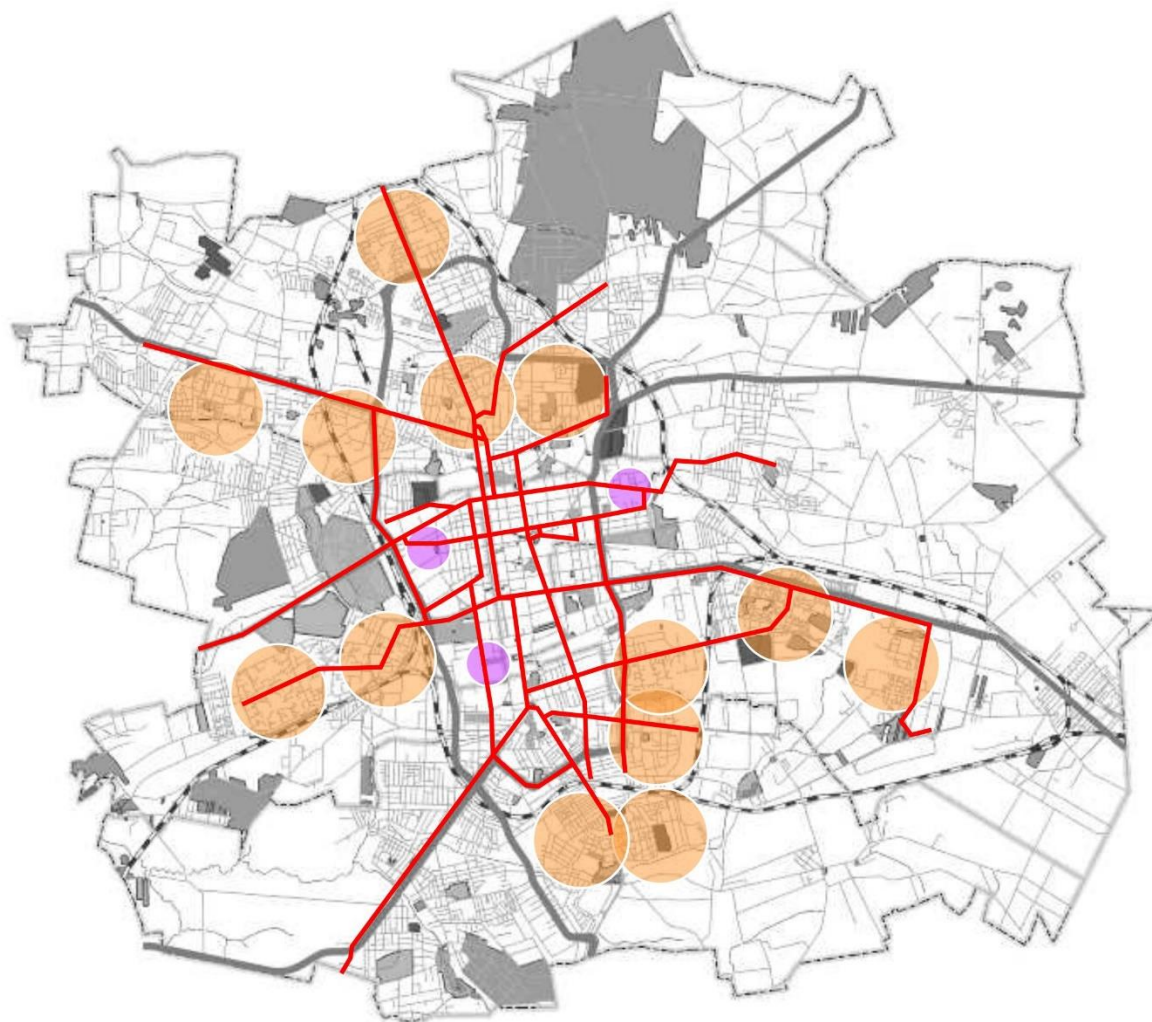


Wątpliwe zapisy planu transportowego

Linie priorytetowe i główne węzły



Wątpliwe zapisy planu transportowego



Wariant społeczny – konstrukcja (I)

- **Podstawowa** częstotliwość: **7,5 minuty** (jak po reformie w 2001 r.)
- **Okazjonalnie**: 15 minut, w wyjątkowych przypadkach – rzadsza
- Dla linii **peryferyjnych grupowanie** (pakietowanie) linii do częstotliwości **7,5** lub 15 minut
- W obrębie większych osiedli **pomocnicze** autobusy **do węzła** przesiadkowego na **sieci tramwajowej** (przesiadka bez przekraczania jezdni, **koordynacja***)

Wariant społeczny – konstrukcja (II)

- **Zwiększenie dostępności** do sieci transportu publicznego (możliwe etapowanie)
- Niekiedy **ruch okrężny**, zamiast zawracania na pętli
- Dopuszczalnie **niewielkie zmiany organizacyjne i infrastrukturalne** (wzmocnienie nawierzchni, korekta profilu jezdni etc.)
- Linie **tramwajowe podmiejskie** są ponownie wprowadzane do **centrum miasta** (poprzez połączenie z liniami miejskimi)

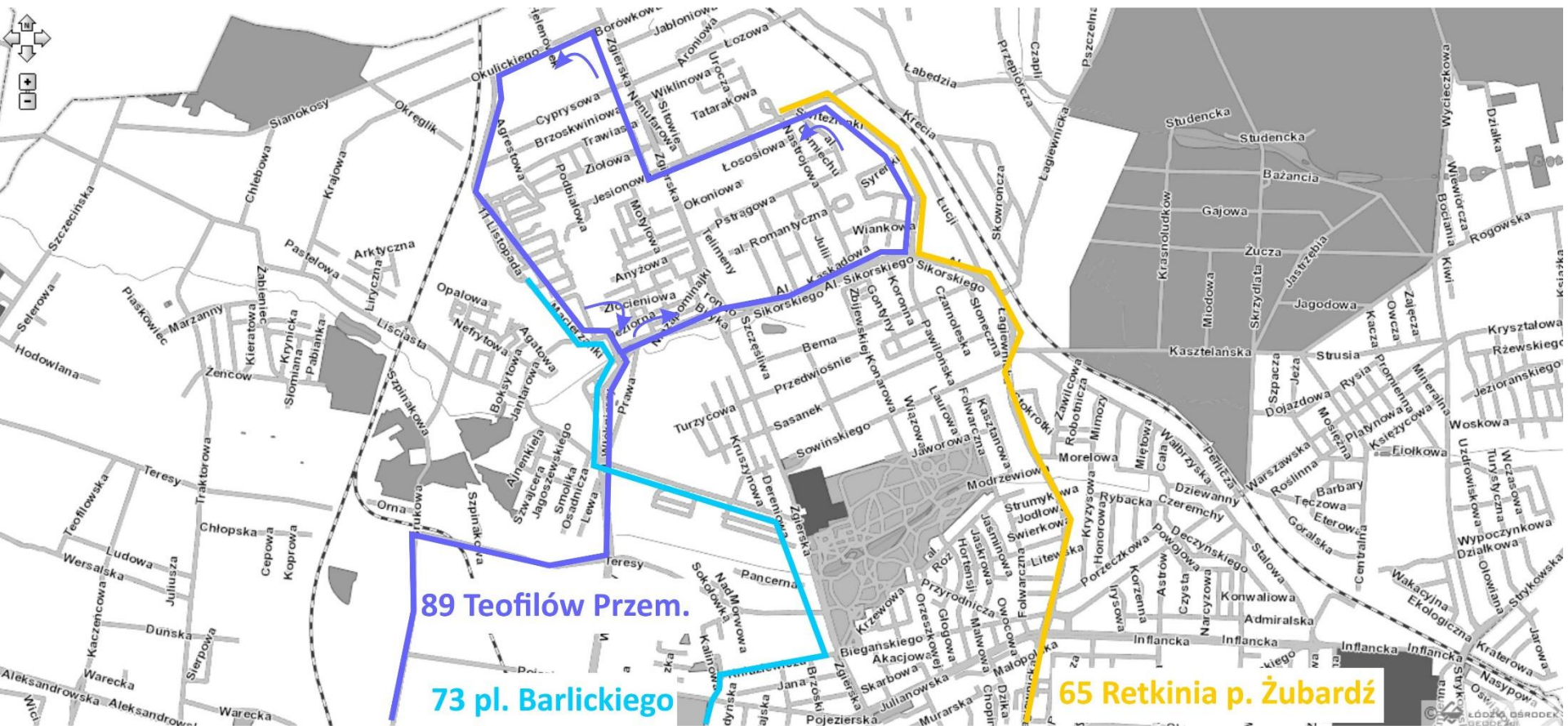
Wariant społeczny – konstrukcja (III)

- Ze względu na **tabor niskopodłogowy** na trasie ŁTR dokonano korekt tras linii tramwajowych
- Częstotliwości na **podmiejskich** odcinkach linii są podane orientacyjnie, trasy poza Łodzią bez większych zmian (do decyzji gmin)

Węzły przesiadkowe



Radogoszcz



Radogoszcz



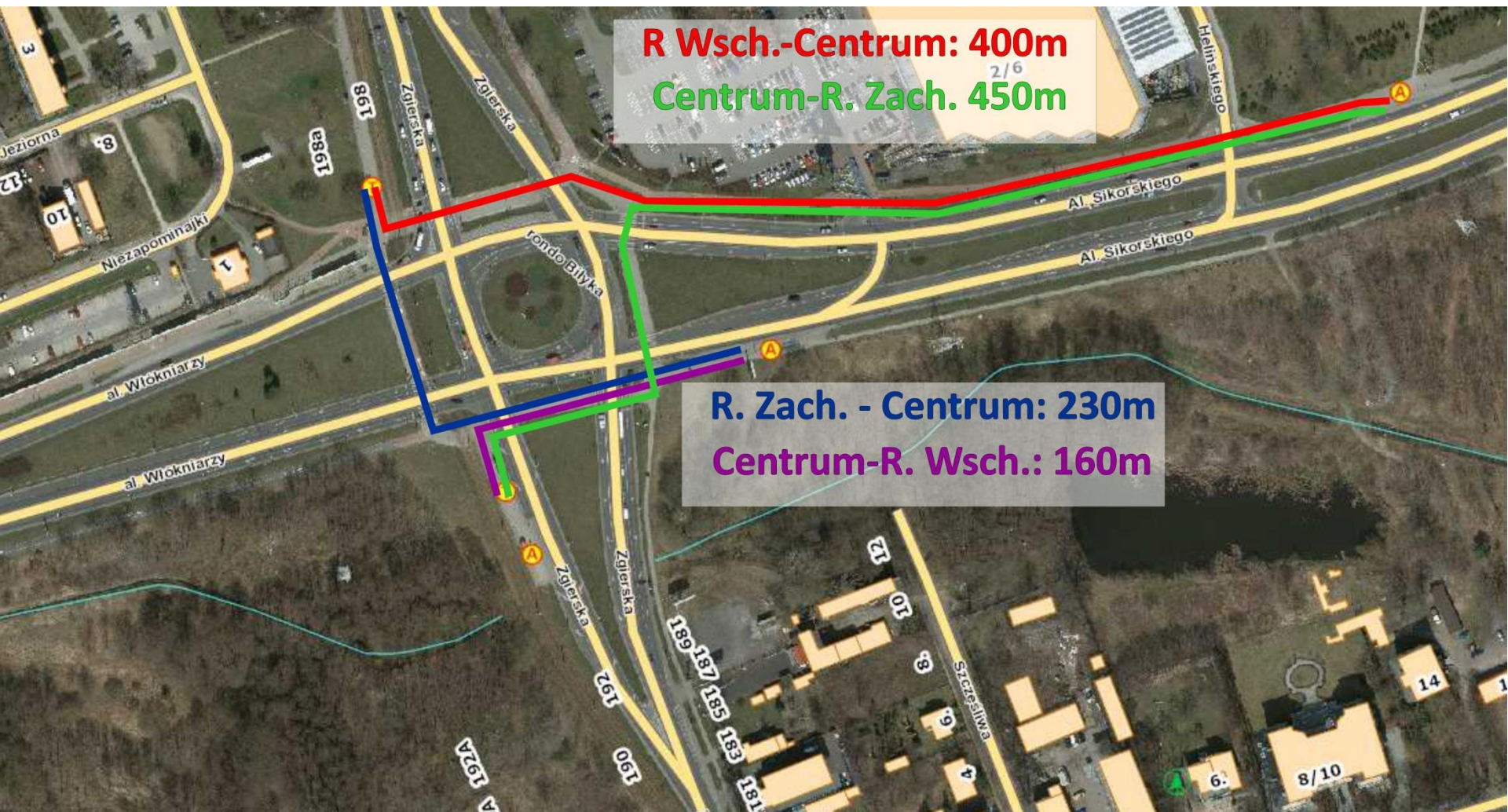
Radogoszcz - węzły



Radogoszcz - węzły



Radogoszcz: propozycja w planie transportowym



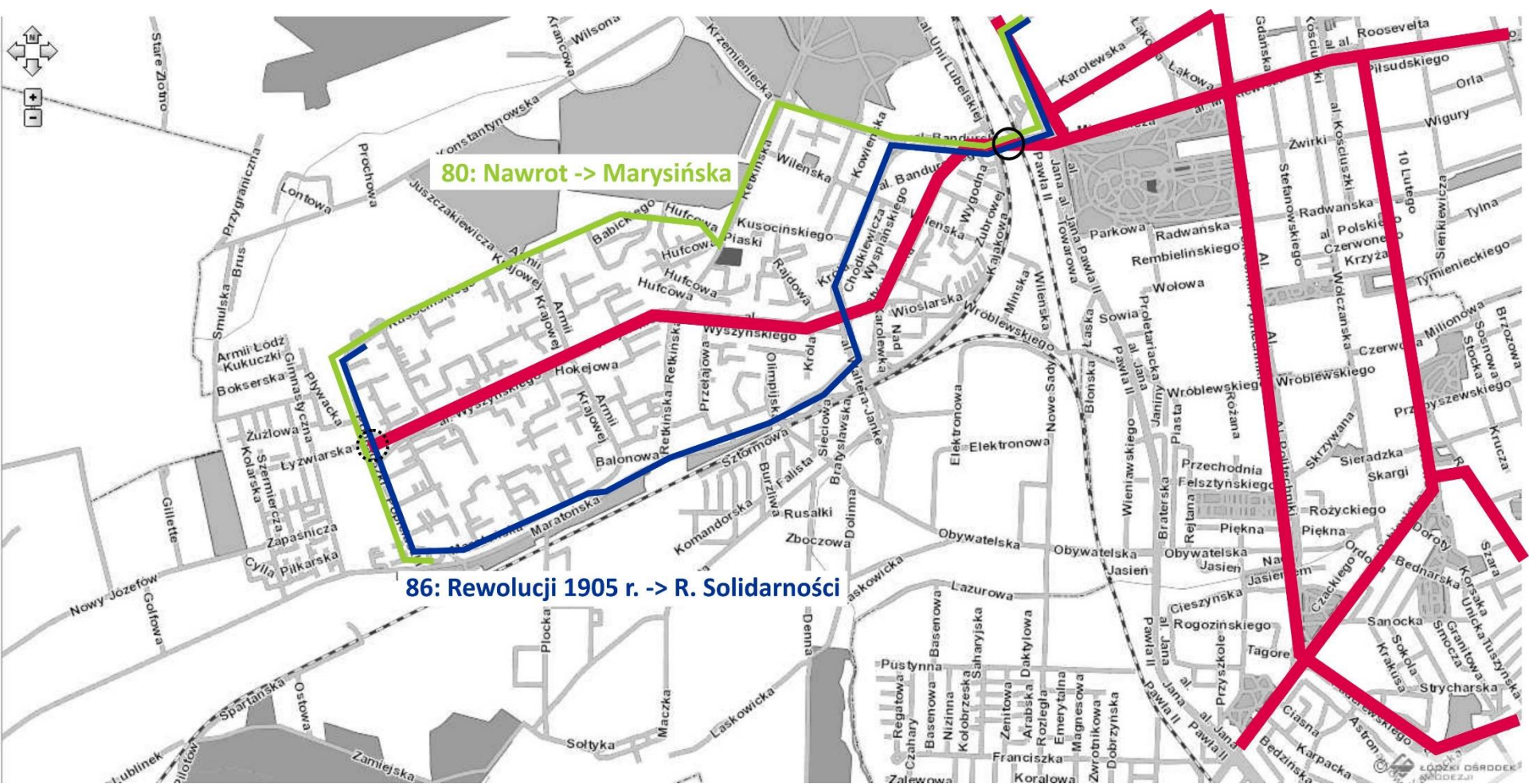
Węzły przesiadkowe - Chojny

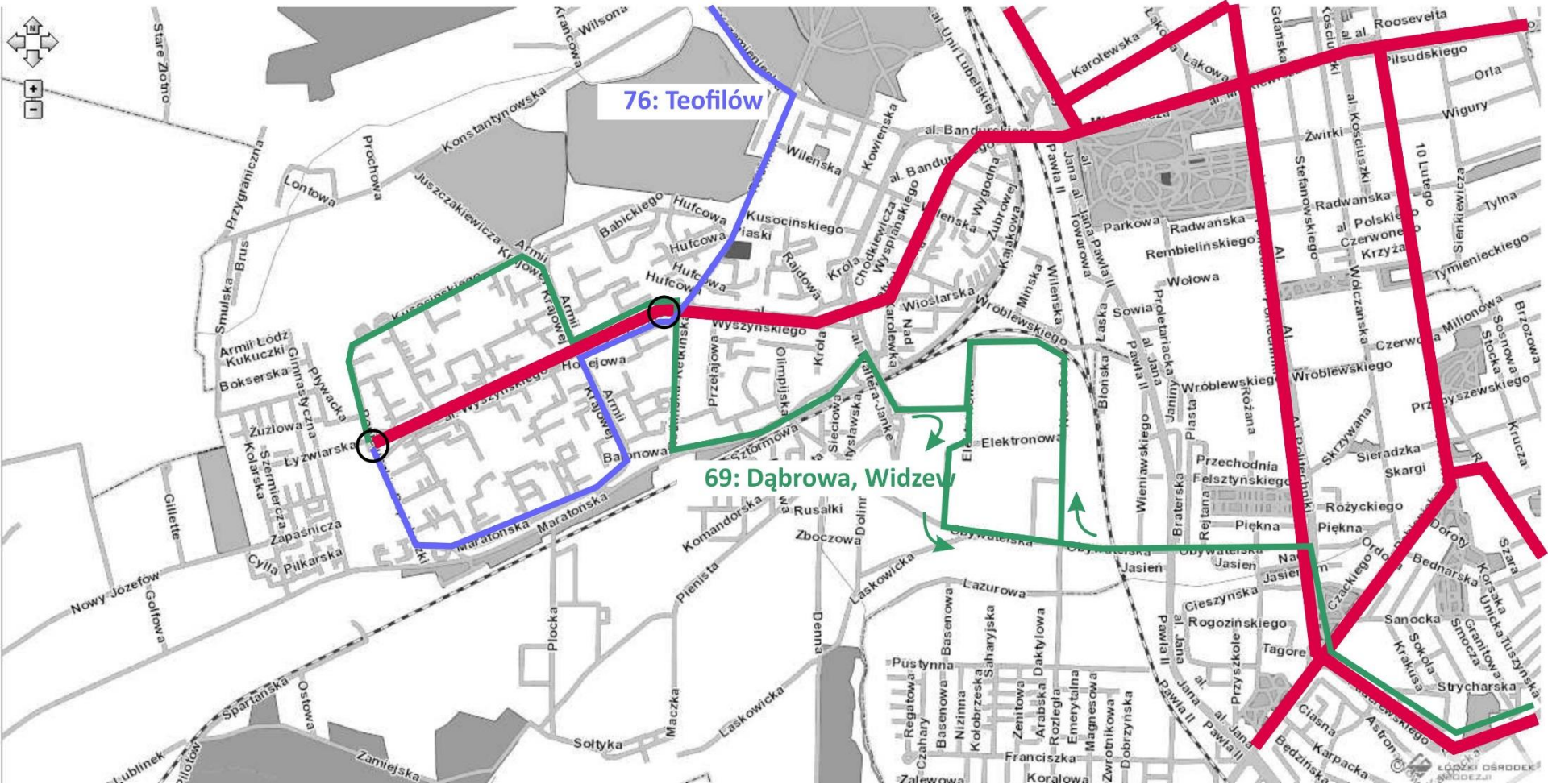


Węzły przesiadkowe - Chojny



Retkinia

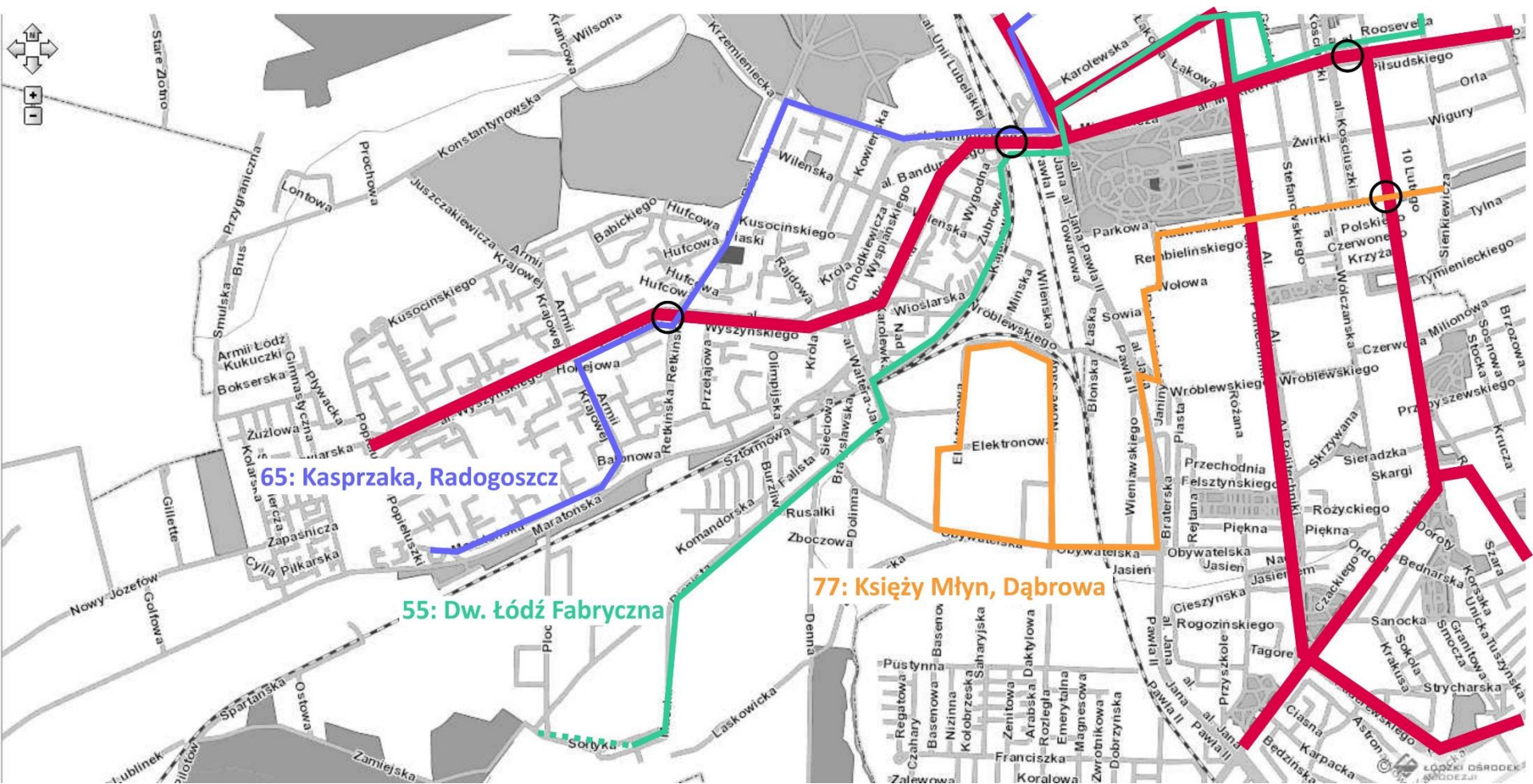




76: Teofilów

69: Dąbrowa, Widzew

Retkinia



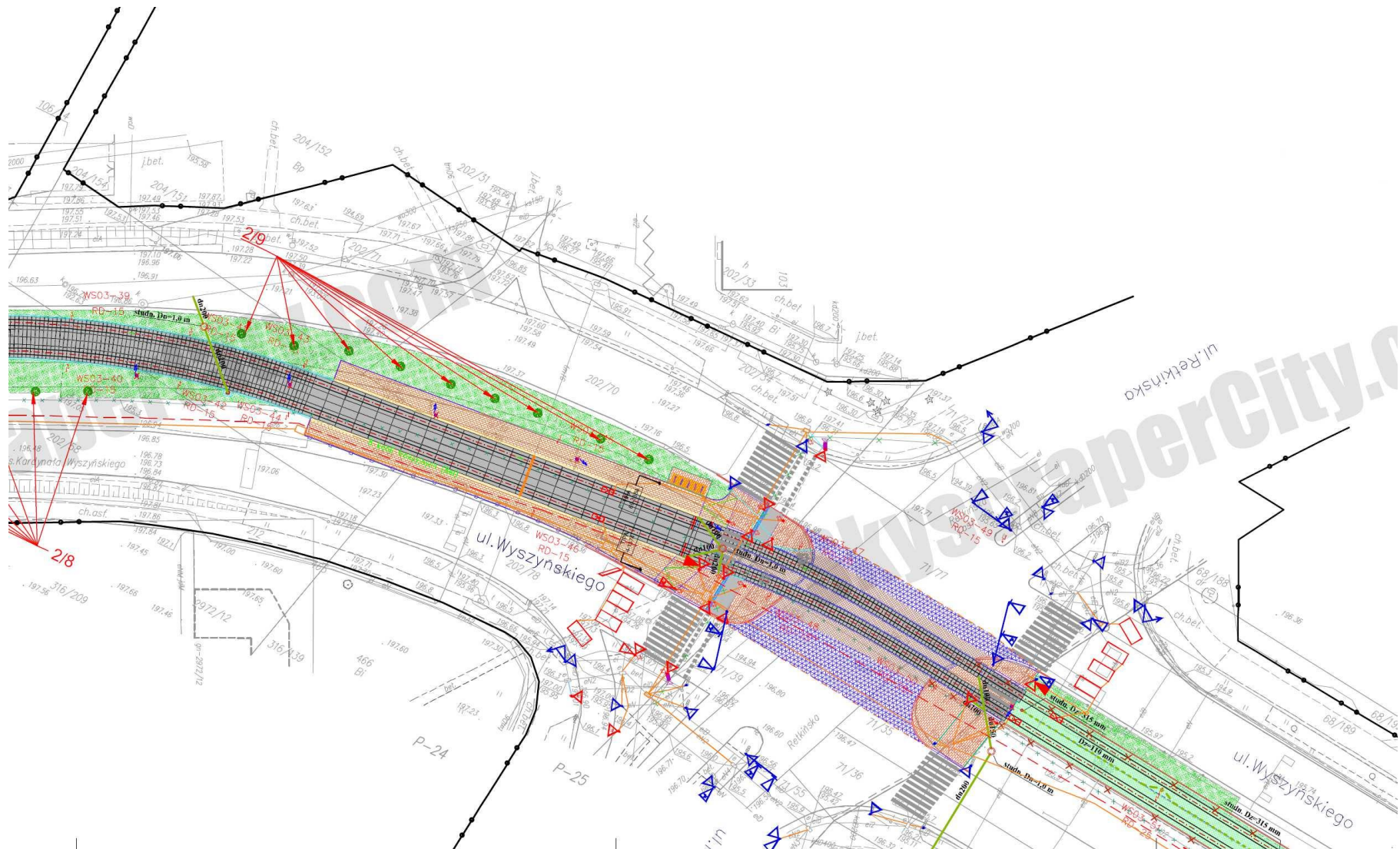
Retkinia



Retkinia



Retkinia



Śródmieście Północ, Radiostacja, Stare Polesie (I)

- Minimum 2 linie tramwajowe na **każdym** ciągu (maks. czas **oczekiwania 3-5 min.**)
- Po 2 linie autobusowe bazowe (pakiety linii) na ciągach ulic W-Z **bez tramwaju**
- Autobusy wzdłuż **osi pionowych**: Żeromskiego, Targowa-Sterlinga, Sienkiewicza, Wschodnia, Żeligowskiego
- Korekta tras tramwajów w rejonie dworca Łódź Fabryczna

Śródmieście Północ, Radiostacja, Stare Polesie (II)

- Autobus w relacji Kopcińskiego – Źródłowa – Północna
- Obsługa rejonu skrzyżowania ulic **Gdańska/Zamenhofa** (m. in. Ośrodek Medycyny Pracy)
- 1 linia tramwajowa **w relacji skrętnej ŁTR – WZ**
- Linia **dowozowa** do tramwaju na **Radiostacji** od strony **Widzewa** i w kierunku **CKD**

Śródmieście Północ, Radiostacja, Stare Polesie (III)

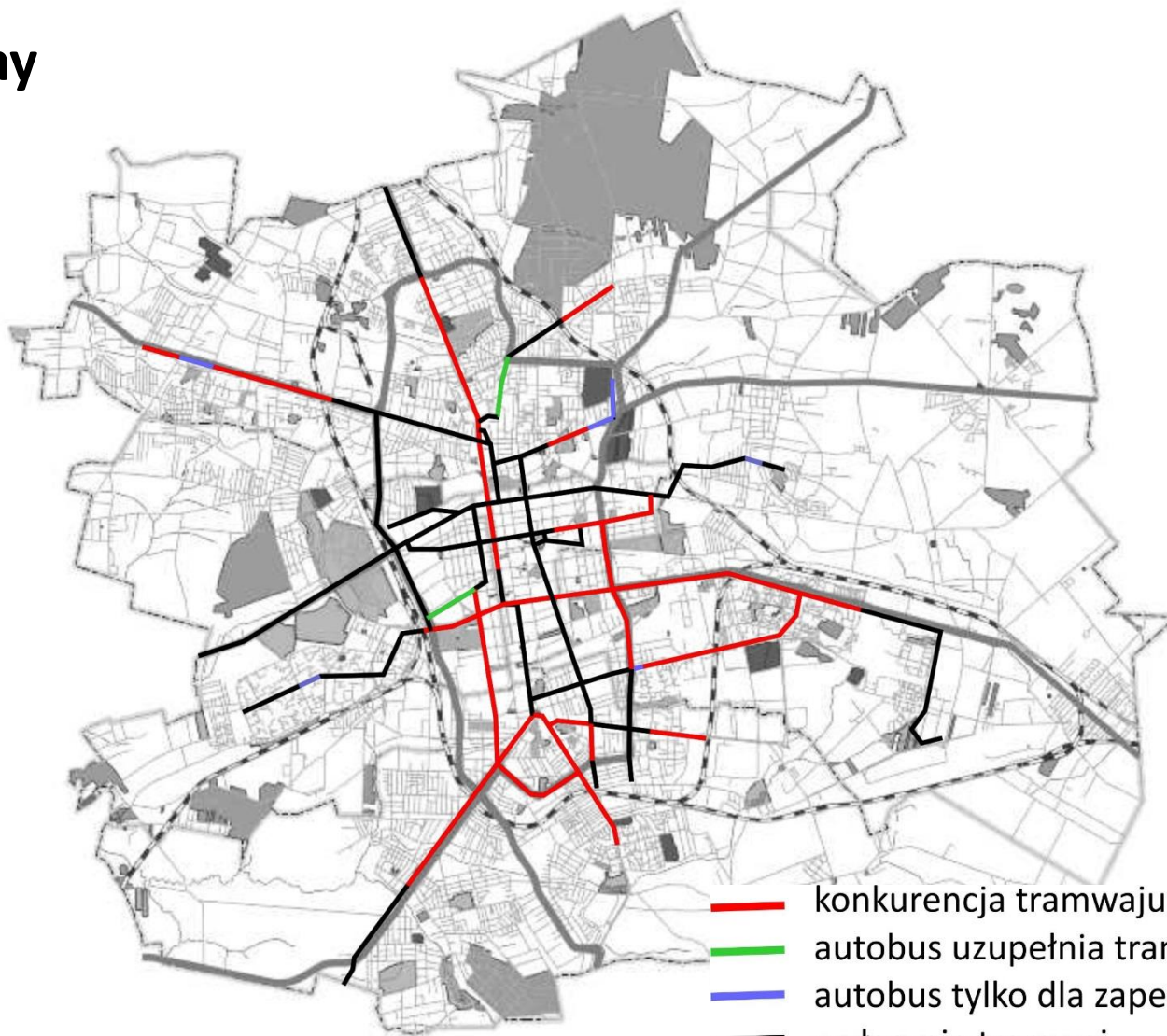
- **Pakiety** linii autobusowych z dworca Łódź Fabryczna **wzdłuż Uniwersyteckiej**
- Transport autobusowy wzdłuż **Matejki i Tamki**





Maksymalny czas oczekiwania na przystanku



Efekty: mniejsze dublowanie linii

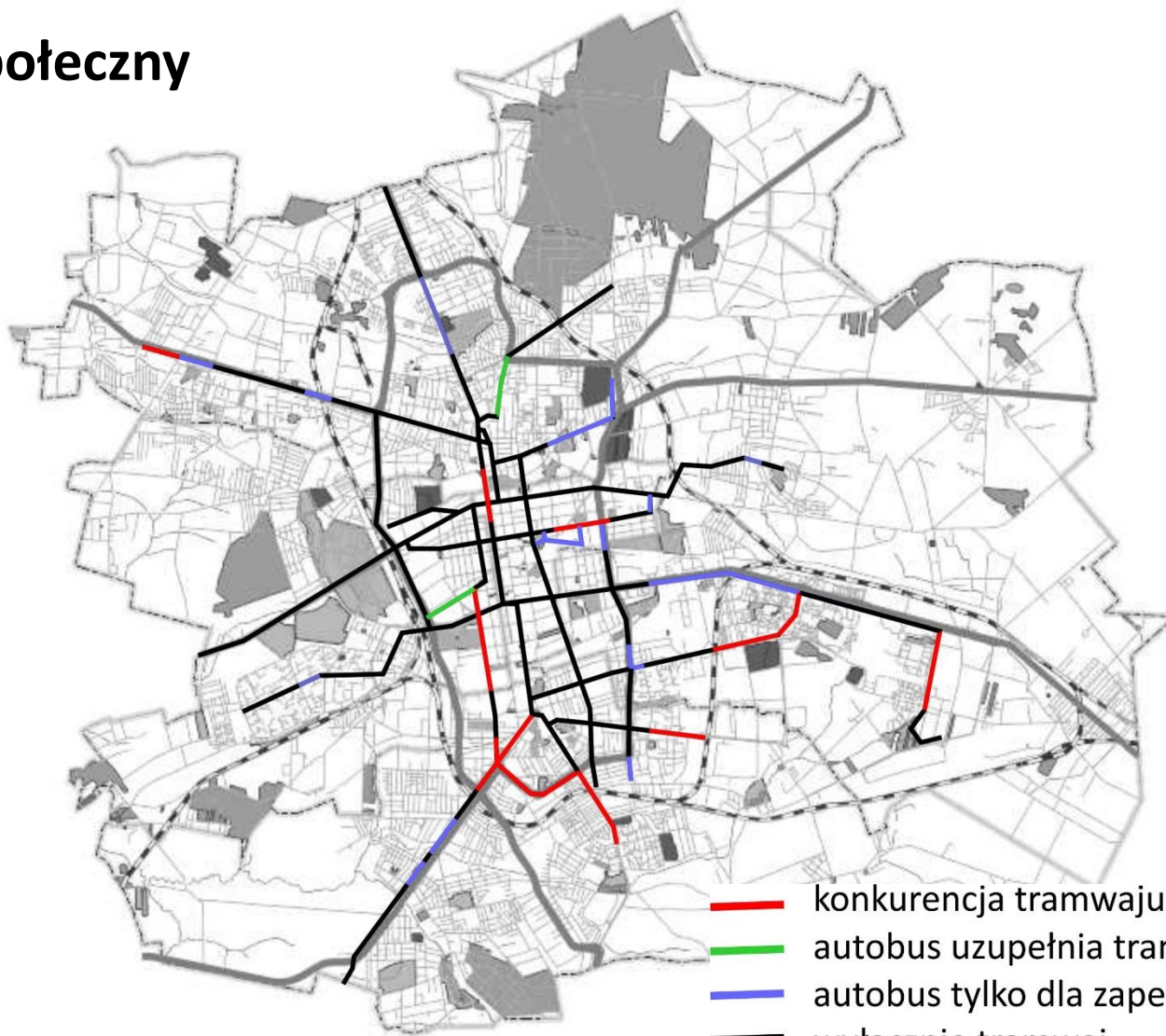
Stan obecny



-  konkurencja tramwaju i autobusu
-  autobus uzupełnia tramwaj
-  autobus tylko dla zapewnienia przesiadek
-  wyłącznie tramwaj

Efekty: mniejsze dublowanie linii

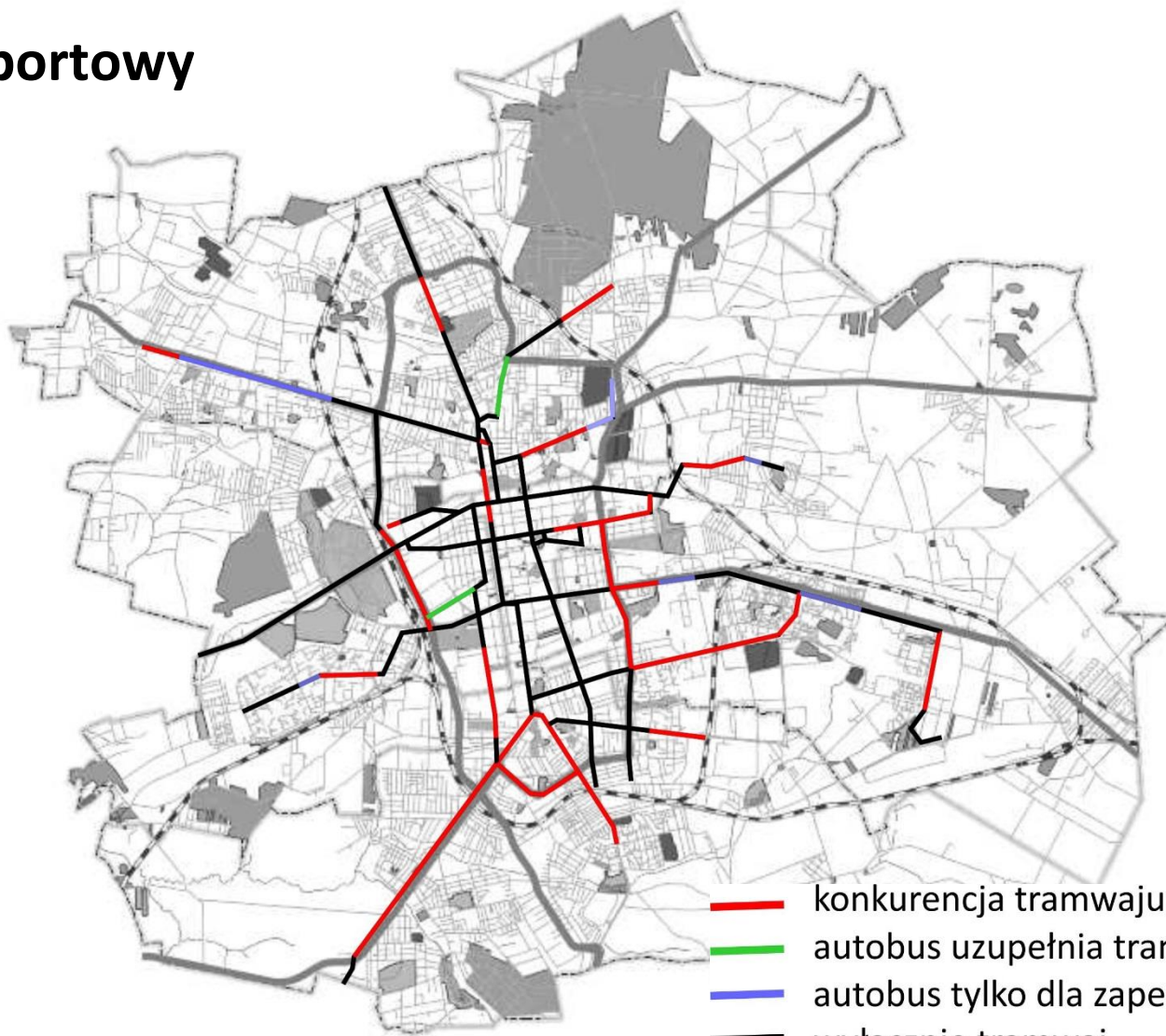
Wariant społeczny







- konkurencja tramwaju i autobusu
- autobus uzupełnia tramwaj
- autobus tylko dla zapewnienia przesiadek
- wyłącznie tramwaj

Efekty: mniejsze dublowanie linii

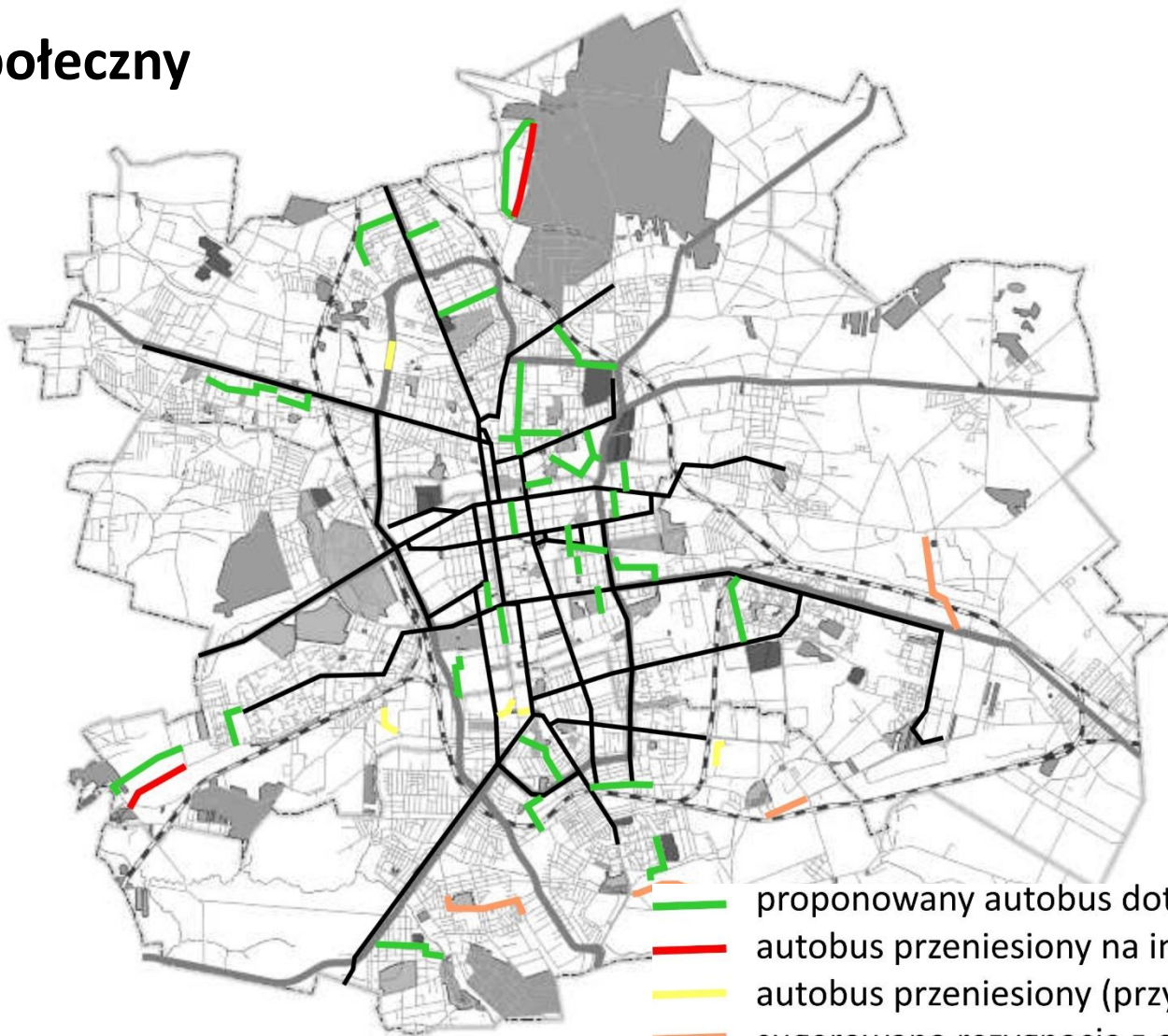
Plan transportowy



-  konkurencja tramwaju i autobusu
-  autobus uzupełnia tramwaj
-  autobus tylko dla zapewnienia przesiadek
-  wyłącznie tramwaj

Efekty: lepsza dostępność do sieci

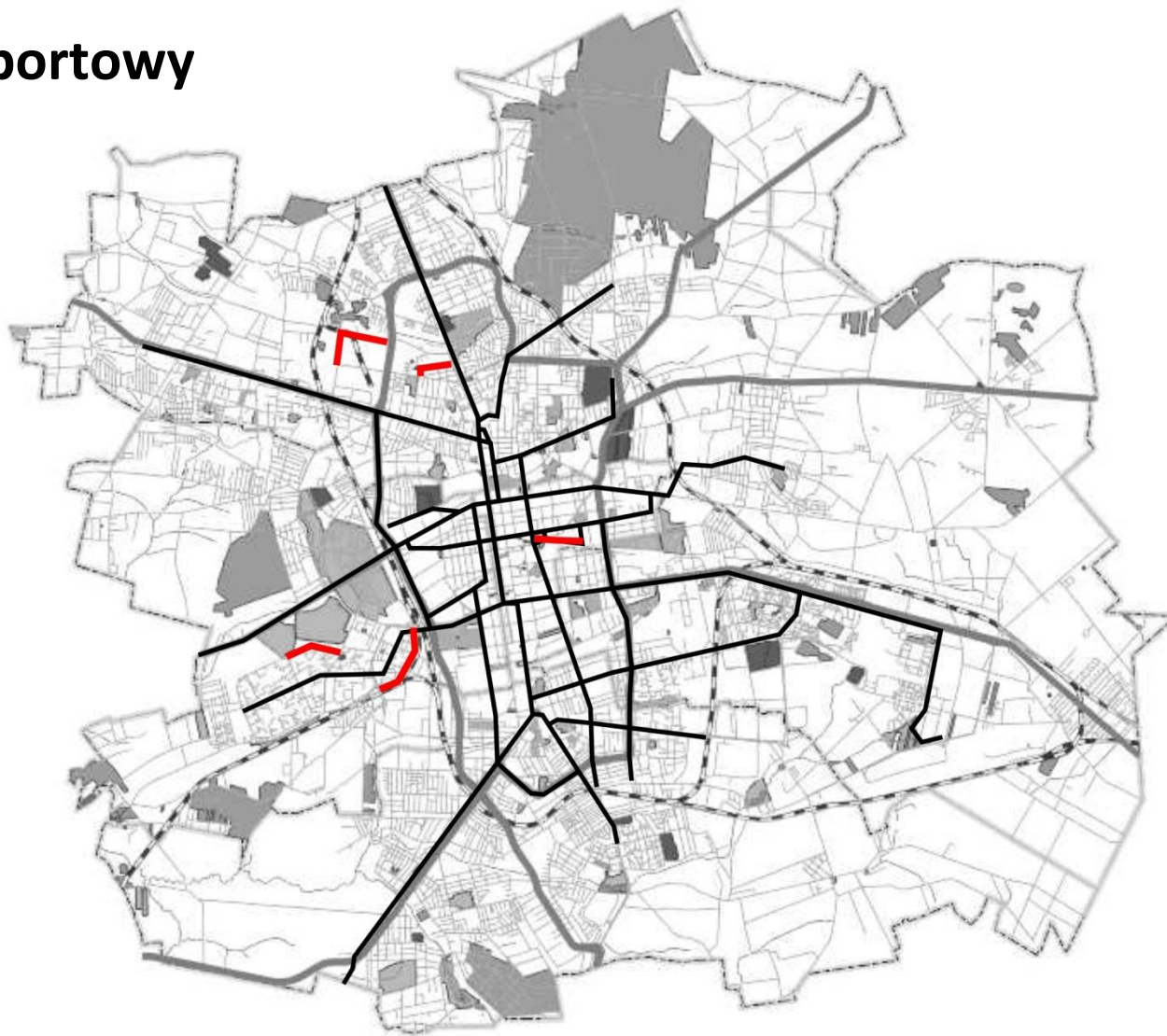
Wariant społeczny



- proponowany autobus dotychczas brak
- autobus przeniesiony na inną ulicę
- autobus przeniesiony (przy braku przystanków)
- sugerowana rezygnacja z obsługi

Plan transportowy – luki w obsłudze

Plan transportowy



Podsumowanie (I)

- Cel nadrzędny: skrócenie czasu podróży „**drzwi w drzwi**”
- Konieczność przesiadki **rekompensowana** jej **wygoda** lub znaczącym wzrostem **częstotliwości**
- **Wyrównanie** wszystkich **częstotliwości** jedyną gwarancją stałych, **powtarzalnych wzorców** podróży

Podsumowanie (II)

- Należy wykorzystać **potencjał** realizowanych inwestycji
- Wdrożenie zmian wymaga **lekkiego skorygowania** przyszłych inwestycji, ale nie rewolucji!
- Należy **zagęszczać sieć** komunikacyjną (także ze względu na starzejące się społeczeństwo)
- **Numeracja** jest **kwestią wtórną**, ale powinna być **prosta i intuicyjna**

Przyjemnej podróży

