

Spółeczny projekt układu komunikacji zbiorowej dla Łodzi

Wersja uzupełniona z uwzględnieniem kalkulacji kosztów.



Łódź 2014-2015

Spis treści

Identyfikacja podstawowych problemów	3
Powstanie projektu społecznego.....	4
Konstrukcja systemu	5
Konstrukcja układu połączeń na ważniejszych osiedlach	5
Oznakowanie.....	11
Rachunek kosztów.....	12
Stawki.....	12
Zyski	14
Rozwiązania tymczasowe	16
Szacunek kosztów. Utrzymanie rygoru kosztów.....	16
Podsumowanie.....	18
Zestawienia	19

Identyfikacja podstawowych problemów

Transport publiczny w Łodzi oceniany jest najgorzej spośród dużych polskich miast. Miejski transport zbiorowy oferuje bardzo niskie prędkości podróży, zwłaszcza liczone w relacji „drzwi w drzwi” z uwzględnieniem wszystkich składników takich jak czasy przesiadek, oczekiwania na przystanku czy dojścia. Podstawowym problemem są niskie częstotliwości kursowania przy dużym rozdrobnieniu linii, co dodatkowo powoduje, że i tak rzadko kursujące pojazdy jeżdżą „stadami”. Niska prędkość to także skutek nadmiernie rozwiniętych tras, co wynika z doraźnego przedłużania linii dla zaspokojenia przypadkowo identyfikowanych potrzeb mieszkańców. Problem nieefektywnej obsługi to w końcu także skutek niskiej gęstości sieci - wiele obszarów pozbawionych jest transportu publicznego i dotyczy to nawet dużych osiedli bloków (np. os. Czarnieckiego, os. Batorego, os. Piastów). Większość identyfikowanych problemów jest następstwem braku systemowego podejścia do organizacji transportu zbiorowego. Ostateczny wygląd systemu zamiast wynikać z racjonalnych przesłanek i rzeczywistych potrzeb jest wynikiem narastających, doraźnych zmian, ewolucji przypadkowych rozwiązań pozbawionych potencjału oraz przypadkowych cięć ignorujących zasady funkcjonowania systemu.

Szansą na zmianę tego stanu było przygotowanie planu transportowego. Projekt tego dokumentu przygotowany na zlecenie ZDiT budzi jednak poważne obawy. Zakłada on istnienie ledwie 2 tras tramwajowych o charakterze priorytetowym (ŁTR i WZ). Zgodnie z zapisami planu mają one zaspokoić podstawowe potrzeby dowozu do centrum miasta z osiedli oraz zapewniać transport międzyosiedlowy w liczącym 700 tys. mieszkańców mieście. Jako jeden z trzech najważniejszych węzłów transportu publicznego w mieście wskazano... lotnisko im. Reymonta, a nieistotnej dla zapewnienia mobilności mieszkańców zmianie numeracji linii autobusowych poświęcono osobny podrozdział i promuje się ją jako jeden z głównych efektów wprowadzenia projektu. Takie zapisy planu transportowego i taki sposób jego prezentacji budzą nasz niepokój o skutki jego przyjęcia.

Pragniemy z całą stanowczością podkreślić, że nie da się zapewnić mobilności w stolicy milionowej aglomeracji opierając się raptem na dwóch trasach tramwajowych, z których żadna nie obsługuje m. in. głównego dworca czy kampusów trzech największych łódzkich uczelni publicznych. Co więcej, w sytuacji gdy miasto poniosło wielomilionowe nakłady na modernizację tras tramwajowych (np. ciągów ulic Kopernika – Gdańskiej – Zielonej – Narutowicza czy Puszkina – Przybyszewskiego) nieracjonalne jest obniżanie rangi i wykorzystania tych tras. Zgodnie z zapisami polityki transportowej miasta, wielokrotnie przytaczanymi i podkreślanymi, tramwaj ma być w Łodzi podstawą systemu transportu publicznego i należy jak najlepiej wykorzystać całą, rozgałęzioną sieć torowisk tramwajowych, jaką posiada Łódź.

Wszystkie trzy warianty remarszrutyzacji przygotowane w ramach Planu Transportowego prowadzić mają do znacznego ograniczenia podaży usług transportowych w godzinach szczytu przy jednoczesnej znacznej nadpodaży usług w godzinach pozaszczytowych (i, przypuszczalnie w weekendy – w dokumencie nie wyjaśniono jakie godziny uznano za „godziny szczytu”). Jako szczególnie rażący przykład podać należy ciąg trasy WZ. Na tworzących go ulicach po remoncie zmierzającym do znacznego podniesienia atrakcyjności komunikacji tramwajowej (a więc przyciągnięcia dodatkowych pasażerów) w rekomendowanym wariantcie I zakłada się obniżenie o ok. 1/3-1/5 łącznej liczby realizowanych kursów przy jednoczesnym założeniu przejścia przez komunikację tramwajową części pasażerów z komunikacji autobusowej. Wiele zmian zaproponowano bez należytej analizy urbanistycznej, co skutkowało m. in. zaproponowaniem przesiadek z linii dowozowej do tramwaju w obrębie Ronda Biłyka, gdzie pasażerów czekałaby konieczność przejścia 450 metrów i pokonania dodatkowo 4 jezdni z acykliczną, wzbudzaną sygnalizacją. Jako receptę na podniesienie prędkości

zaproponowano natomiast... likwidację części przystanków ignorując fakt, iż wiązać się to będzie z wydłużeniem dróg dojazdu i faktycznym wydłużeniem podróży oraz pogorszeniem jej komfortu.

Powstanie projektu społecznego

W trosce o zrównoważony rozwój transportu publicznego i w obawie o próby wdrożenia niekorzystnych dla mieszkańców zapisów planu transportowego stowarzyszenie Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu (IPT) przygotowało projekt układu linii komunikacyjnych dla Łodzi. Stanowi on implementację zapisów polityki transportowej i jednocześnie nawiązuje do dobrej praktyki w organizacji transportu publicznego obserwowanej w wielu miastach europejskich. Projekt definiuje zarówno trasy, jak i częstotliwości kursowania. Tylko operując oboma parametrami jednocześnie można odpowiedzieć na pytanie jakie zadania będzie mógł spełniać zaproponowany układ. Przygotowany projekt opiera się na następujących zasadach, wynikających wprost z zapisów polityki transportowej bądź uniwersalnych potrzeb mieszkańców:

1. zapewnienie wysokich częstotliwości kursowania na większości tras i zachowanie równych odstępów między kursami, co praktycznie wyeliminuje konieczność czekania na przystankach z wyjątkiem peryferyjnych lokalizacji;
2. zapewnienie przejrzystości układu połączeń – ograniczenie, tam gdzie to zasadne, liczby linii na rzecz wyrównania ich częstotliwości;
3. ograniczenie dublowania się linii tramwajowych i autobusowych dla podniesienia częstotliwości kursowania (dzięki wyższej efektywności ekonomicznej) oraz jednoczesne uruchomienie linii dowozowych do tramwaju;
4. eliminacja uciążliwości przesiadek dla lepszego komfortu i skrócenia podróży – organizacja wygodnych węzłów przesiadkowych w oparciu o istniejącą infrastrukturę i koordynacja kursów w węzłach przesiadkowych;
5. dostosowanie obsługiwanych relacji bezpośrednich do zapotrzebowania pasażerów;
6. zwiększenie gęstości sieci – obsługa wybranych obszarów o relatywnie wysokiej liczbie użytkowników, a dotychczas pozbawionych transportu zbiorowego;
7. zwiększenie sumarycznej częstotliwości na ciągach tramwajowych do wartości typowych dla systemów metra (3-5 minut na większości tras, 2-3 minuty na trasach magistralnych);
8. uproszczenie przebiegu tras dla podniesienia prędkości komunikacyjnej.



Konstrukcja systemu

Autorzy pragną podkreślić, że racjonalne zaplanowanie sieci transportu zbiorowego dla miasta wielkości Łodzi możliwe jest na wiele sposobów. Proponowany układ nie stanowi „jedynego słusznego rozwiązania”, ale opierając się na racjonalnych przesłankach jest projektem, który zdecydowanie lepiej niż istniejący system zaspokaja potrzeby transportowe mieszkańców. Układ może być skomponowany w inny sposób, ale pod warunkiem konsekwentnego realizowania określonej strategii postępowania. Dla konstrukcji poniższego układu przyjęto następujące założenia:

1. Podstawowa częstotliwość kursowania linii to 7,5 minuty.
2. Dla linii, na których nie znajduje ona zastosowania zastosowano częstotliwość 15 minut, w wyjątkowych przypadkach – rzadszą.
3. Dla linii peryferyjnych przyjęto zasadę grupowania (pakietowania) linii tak, by na wspólnym odcinku dawały częstotliwość 7,5 lub 15 minut (np. dzisiejsze linie 53, 53A, 67, 88, 88A i 94 kursujące ulicą Brzezińską i dalej obsługujące peryferyjne lokalizacje często kursują w grupach i nieregularnie, a przy odpowiednio ułożonym rozkładzie jazdy mogłyby po ul. Brzezińskiej kursować w równych odstępach czasu).
4. W obrębie większych osiedli tworzy się linie, których zadaniem jest możliwie sprawne dowieszenie do węzła przesiadkowego na sieci tramwajowej. Węzeł ten powinien umożliwiać przesiadkę w obrębie wspólnego przystanku (bez przekraczania jezdni). Od tej zasady istnieją wyjątki, które z czasem powinny być eliminowane poprzez modernizację węzłów.
5. Wybrane linie dowozowe powinny mieć rozkłady jazdy skoordynowane z liniami tramwajowymi.
6. Należy zwiększyć dostępność do sieci komunikacyjnej. W wybranych przypadkach, ze względu na parametry dróg, może to wymagać zastosowania taboru klasy midi (autobusy o obniżonej pojemności, szerokości, nośności, promieniu skrętu). Do obsługi wszystkich połączeń prawdopodobnie niezbędne będzie zwiększenie liczby pojazdów tej klasy. Do czasu jego zakupu realizację niektórych rozwiązań można zawiesić, albo pozyskać tabor w drodze najmu.
7. W uzasadnionych przypadkach wprowadza się korzystanie z ruchu okrężnego, jednokierunkowego zamiast zawracania na pętli.
8. Realizacja niektórych elementów układu wymaga niewielkich prac infrastrukturalnych (wzmocnienie nawierzchni, korekta profilu jezdni etc.); nie są to jednak zadania przekraczające możliwości miasta i wymagające wieloletniego planowania. W niektórych przypadkach konieczna będzie też zmiana organizacji ruchu.
9. Linie tramwajowe podmiejskie są ponownie wprowadzane do centrum miasta (poprzez połączenie z liniami miejskimi). Dla zachowania możliwości kursowania taboru niskopodłogowego po ciągu ŁTR dokonano korekt tras linii tramwajowych.
10. Częstotliwości na podmiejskich odcinkach linii są podane orientacyjnie. Ostateczne rozwiązania zależą od decyzji stron porozumień międzygminnych.

Konstrukcja układu połączeń na ważniejszych osiedlach

Retkinia:

Podstawową osią obsługi osiedla jest tramwaj, który, jak w latach 2001-2004, oferuje sumaryczną częstotliwość 2-3 minuty (3 linie). Ponadto ulicami skrajnymi od południa i północy skierowano po 1 linii z częstotliwością bazową (7,5), które najprostszą dostępną trasą dojeżdżają do węzła Łódź Kaliska, a następnie włączają się w układ obsługi centrum miasta. Linie, które nie prowadzą do centrum i nie przechodzą przez węzeł przy dworcu (76 w kierunku Teofilowa i 69 w kierunku Dąbrowy) poprowadzone są na ukos i przeplecione z tramwajem w węzle „Retkińska”. Przy tym układzie każdy

mieszkaniec osiedla uzyskuje do nich dostęp bezpośredni bądź z maksymalnie 1 przesiadką i jednocześnie posiada przynajmniej 1 linię dowożącą możliwie szybko do centrum miasta.

Uzupełnienie stanowi dodatkowa linia dowożąca w rejon Starego Polesia, Kozin i dalej - Radogoszcza, peryferyjna linia w kierunku Chocianowic skierowana także na osiedle Smulsko (dotychczas bez obsługi) i linia pracownicza dowożąca pracowników z ŁSSE „Nowy Józefów” do głównych węzłów, kursująca tylko w godzinach zmian. Obsługę lotniska i os. Falista realizuje jedna linia autobusowa, ale o wysokiej częstotliwości (bazowa – 7,5 minuty), dowożąca do ścisłego centrum miasta z uwzględnieniem wszystkich ważniejszych węzłów przestrzeni miejskiej (dworce Łódź Kaliska i Łódź Fabryczna, rejon "Centralu"). Obsługę Nowych Sądów oparto na dwóch liniach – przelotowej linii 69 Retkinia – Dąbrowa – Widzew (jak obecnie) i nowej łączącej Nowe Sady z Politechniczną i południowym Śródmieściem.

Ruda, Chojny

Zmiany w obrębie tych osiedli służą zwiększeniu wykorzystania sieci tramwajowej. Zakłada się pełniejsze wykorzystanie linii tramwajowych na ul. Pabianickiej, Rzgowskiej i Kilińskiego poprzez stworzenie linii autobusowych dowozowych ze skoordynowanymi rozkładami jazdy. Dyskomfort związany z przesiadką w większości przypadków kompensowany jest znaczącym wzrostem częstotliwości kursowania autobusów (np. na ul. Rudzkiej z ok. 15-20 do 7,5 minuty) oraz uproszczeniem przebiegu trasy w obrębie osiedli. Zakłada się także zwiększenie dostępności sieci komunikacyjnej. Pojawiają się dodatkowe połączenia na ul. Sternfelda, Śląskiej, Frycza-Modrzewskiego i Karpackiej. Wprowadzona zostaje oczekiwana od dawna obsługa zachodniej części osiedla Ruda („Wyścigi”) przez skierowanie taboru klasy midi na ulice Mierzejową, Konną i Farną. Proponuje się także wykorzystanie nowego elementu sieci drogowej - Trasy Górna dla stworzenia pakietu linii o możliwie prostoliniowym przebiegu łączącego przyległe osiedla z rejonem dworca Łódź Kaliska. W ramach tego rozwiązania proponuje się m.in. nową linię do Rzgowa (oferującą wyraźnie krótszy czas przejazdu) oraz linię, która w efektywny sposób obsłuży oś osiedla Chojny – Zatorze (ulice Strażacka – Kongresowa).

Dąbrowa, Zarzew

Obecnie osiedla te, mimo posiadania rozbudowanej sieci tramwajowej, obsługiwane są w przeważającym stopniu autobusami. Dotyczy to nawet torowiska w ul. Przybyszewskiego, wyremontowanego przez miasto kosztem kilkudziesięciu milionów złotych. Podstawowa zmiana w obsłudze osiedli sprowadza się zatem do wykorzystania potencjału sieci tramwajowej - podwyższenia częstotliwości kursowania i nadania nowej funkcji linii 7. Linia ta skierowana zostaje na ul. Przybyszewskiego, gdzie ma za zadanie zastąpić linię 96 i szybciej (wydzielone torowisko) dowieźć pasażerów do centrum miasta, w tym do dworca Łódź Fabryczna. Eliminowane są także inne linie autobusowe dowożące w rejon Nowego Centrum, jako nieefektywne ze względu na stopień zatłoczenia układu drogowego i możliwość zastąpienia tramwajem. Uproszczeniu ulega obsługa Dąbrowy Przemysłowej (po jednej linii na ulice Lodową i Puszkina oraz linia pracownicza na ul. Wedmanowej) i ul. Tatrzańskiej (jedna linia dowożąca do wszystkich ważniejszych ciągów tramwajowych oraz zapewniająca dojazd do kampusu Politechniki Łódzkiej). W relacji Janów – Dąbrowa – Os. Piastów – Górniak – Politechniczna uruchamiana jest jedna, „silna” linia zamiast trzech, częściowo pokrywających się linii 72, 95 i 55. Do pętli tramwajowych zlokalizowanych w południowej części obszaru uruchamiane są linie dowozowe z Młynka i Gadki Starej.

Widzew, Janów

Zmiany na osiedlach Widzew, Janów i Olechów są następstwem rozbudowy i modernizacji sieci tramwajowej. Do pętli tramwajowej Olechów Dell skierowane zostają 2 linie oferujące łączną częstotliwość 3-5 minut, co będzie standardem niespotykanym dotychczas w obsłudze tego osiedla. Linia nr 10 zapewnia dojazd do lokalizacji wzdłuż całej trasy WZ, w tym do Galerii Łódzkiej, Urzędu Marszałkowskiego, dworca przesiadkowego z ŁTR i dworca Łódź Kaliska, zastępując relacje obsługiwane dotychczas przez linię 98. Linia nr 9 umożliwia dojazd do północnej części Śródmieścia (ciąg ul. Narutowicza – Zielonej) obsługując m. in. kampusy Uniwersytetu Łódzkiego i Medycznego czy Dworzec Łódź Fabryczna, zastępując najważniejsze relacje obsługiwane przez linie 85 (dotychczas dojeżdżająca tylko o pętli Janów) i 96. Wzdłuż ul. Przybyszewskiego uruchomiona zostaje linia dowozowa do wzmocnionej komunikacji tramwajowej na ul. Przybyszewskiego, zaś relację Janów – Dąbrowa – południowa część Centrum obsługuje jedna, czytelna linia niedublująca się w przebiegu z komunikacją tramwajową, a nie kilka linii o różnym przebiegu (72, 55, 95).

Ciąg ulic Piłsudskiego-Rokicińskiej w proponowanym układzie obsługiwany jest przez komunikację autobusową jedynie pomocniczo (dla zapewnienia przesiadek). Na ul. Puskina zostaje skierowana linia 8 dająca (w zamian za linię 98) bezpośredni, szybki dojazd do centrum miasta z centralnej części osiedla Widzew - Wschód. Uruchomiona zostaje też regularna komunikacja na ulicach Lodowej i Widzewskiej. Warto zaznaczyć, że obie te zmiany są postulowane od ponad 20 lat. Linia 82 łącząca Andrzejów, Olechów i Widzew zostaje włączona w system obsługi śródmieścia i przedłużona ulicami Tuwima i Nawrot do dworca Łódź Kaliska, jako dodatkowy substytut likwidowanej linii 98 dublującej dotychczas komunikację tramwajową na trasie WZ. Obsługę ulic Augustów i Służbowej powiązano z dojazdem do os. Radiostacja, Centrum Kliniczno-Dydaktycznego oraz stacji Łódź Niciarniana i Łódź Stoki. W ten sposób zapewniony zostaje bezpośredni dojazd z Widzewa na os. im. Lumumby. Nowe węzły przesiadkowe na trasie WZ służą obsłudze pasażerów przesiadających się z autobusów z kierunku Stróży, Feliksina, Andrzejowa, peryferyjnych części os. Widzew – Wschód, Nowosolnej, Stoków oraz Starego Widzewa.

Stoki, Sikawa, Doły, Marysin

Ze względu na ograniczony potencjał linii tramwajowych na tym obszarze podstawowe zmiany dotyczą reorganizacji połączeń autobusowych. Dla peryferyjnych linii kursujących al. Palki, ul. Strykowską, ul. Brzezińską oraz ul. Wycieczkową zastosowano grupowanie w zespoły linii dających łączną, wysoką częstotliwość. Powstał w ten sposób pakiet linii w relacji dworzec Łódź Fabryczna – ul. Brzezińska kursujący co 7,5 minuty, pakiet linii dworzec Łódź Fabryczna – ul. Wycieczkowa kursujący co 7,5 minuty oraz pakiet linii dworzec Łódź Fabryczna – ul. Strykowska kursujący co 15 minut. Linie 81 i 87 o bliźniaczym przebiegu połączono w jedną linię i wzmocniono jej obsługę. Linie autobusowe obsługujące Stoki ukształtowano tak, by nie konkurowały z tramwajem linii 12 dając zarazem połączenie całego osiedla z Dołami i Rynkiem Bałuckim, a także oczekiwane bezpośrednie połączenie Dołów z Rynkiem Bałuckim. Stworzono też linie dowozowe do tramwaju na Stokach oraz Widzewie. Zrezygnowano z nieefektywnej obsługi Arturówka i Rogów peryferyjną linią 56 o skrajnie krętym przebiegu (średnia prędkość między początkiem i końcem jej trasy wynosi 12 km/h) uruchamiając linię dowozową łączącą Arturówek, Doły i Dworzec PKS Północny, dowożącą do tramwajów na ul. Warszawskiej i Wojska Polskiego. Uruchomiono też osobną linię obsługującą ulice Doły i Smutną. Tworząc układ połączeń zwrócono uwagę na obsługę przystanków Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej „Marysin” i „Stoki”. Wprowadzono obsługę ulic dotychczas pozbawionych komunikacji miejskiej: Franciszkańskiej (osiedle Czarnieckiego), Źródłowej, Pankiewicza (szpital im. Konopnickiej), Centralnej, Organizacji W. i N. (w miarę możliwości technicznych). Dla części linii wskazana jest obsługa taborem klasy midi ze względu na parametry dróg lub umiarkowany potencjał ludnościowy.

Radogoszcz, Julianów

Obsługa Radogoszcza opiera się obecnie na prowizorycznych, doraźnych rozwiązaniach wprowadzanych w czasie budowy osiedla, na przełomie lat 80. i 90. XX wieku. Linie autobusowe na ogromnych częściach trasy pokrywają się z tramwajami nie zapewniając przy tym wygodnego dowozu do centrum - obie linie tkwią w zatorach drogowych na ul. Zachodniej, a dodatkowo linia 59 kończy trasę na skraju funkcjonalnego centrum miasta (pl. Wolności). Jednocześnie obsługa tramwajowa jest najślabszą od lat, przy czym linie tramwajowe kursują stadami przy nawet kilkunastominutowych przerwach. Zmiany w obsłudze osiedla Radogoszcz mają za zadanie przemodelowanie systemu obsługi na trwały i racjonalny pod względem kosztów. Obsługa osiedla Radogoszcz oparta ma zostać na istniejącej, wyremontowanej (ŁTR) linii tramwajowej, a autobusy mają umożliwić wygodny dojazd do tramwaju, dla wielu mieszkańców zbyt odległego aby do niego dochodzić pieszo. W tym celu wzmocniono obsługę tramwajową (łączna częstotliwość 2-3 minuty) i uruchomiono, w miejsce linii 46 z Ozorkowa na Zdrowie, linię do pętli Chocianowice Ikea przez al. Politechniki uzupełnianą skróconym „miejskim” wariantem (powrót do rozwiązania z 2010 roku). Przyjęto niemal symetryczny układ linii dowozowych do tramwaju z osiedli Radogoszcz Wschód i Radogoszcz Zachód. Obie linie kursować mają przynajmniej z częstotliwością bazową 7,5 minuty (ponad dwukrotnie więcej niż obecnie linie jadące do centrum) i na odpowiednich przystankach na ul. Zgierskiej mają być komunikowane z tramwajem (dowolna z trzech linii) przy zachowaniu zasady krótkiego oczekiwania w przypadku nieterminowego przyjazdu. Dla zapewnienia wygody i bezpieczeństwa przesiadki proponuje się jej organizację w obrębie istniejących przystanków tramwajowych „Przedwiośnie”, „pl. Pamięci Narodowej” i „cm. Radogoszcz”. Autobus z Radogoszcza Zachodu dowoziłby pasażerów do przystanku Przedwiośnie, a następnie odbierał przyjeżdżających od strony centrum na przystanku cm. Radogoszcz i ulicą Liściastą kierował się z powrotem na Radogoszcz Zachód. Autobus z Radogoszcza Wschodu dowoziłby do przesiadki na przystanku Przedwiośnie a odbierał przyjeżdżających z centrum na przystanku pl. Pamięci Narodowej i ul. Sowińskiego kierował się na Radogoszcz Wschód zapewniając przy okazji uzupełnienie obsługi os. Julianów.

Pozostałe linie zostałyby wzmocnione i uproszczone. W miejsce linii 89, 87 i 84 uruchomiona zostałaby często kursująca linia łącząca obie części Radogoszcza, Żabieniec i Teofilów Przemysłowy. Uzupełnieniem dojazdu do centrum z Radogoszcza Zachodu byłaby linia 73 dowożąca do pl. Barlickiego przez Żubardź i Koziny, zaś Radogoszcza Wschodu – 65 przez Julianów, Rynek Bałucki, Żubardź, jadąca dalej aż do Retkini. Zaplanowany układ, dzięki wprowadzeniu komunikacji autobusowej na ciąg ulic Świtezianki - Zgierska - Okulickiego - 11 Listopada umożliwi także dojazd z obu części osiedla do stacji ŁKA Łódź Radogoszcz Zachód oraz podróżowanie pomiędzy Radogoszczem Wschód i Zachód. Obsługę osi ul. Pojezierskiej – Julianowskiej zapewnia wzmocniona linia 81.

Teofilów, Żabieniec, Wielkopolska

Strukturalnym problemem os. Teofilów jest znaczne oddalenie linii tramwajowej od zabudowy osiedla a także, dla niektórych części osiedla, duże odległości od przystanków, także komunikacji autobusowej. Skutkuje to uruchamianiem wielu, rzadko kursujących linii autobusowych, które choć mają zapewnić bezpośredni dojazd, to dla niewielu podróżnych okazują się atrakcyjne, ze względu na długi czas oczekiwania. Proponując wzmocnienie obsługi linii tramwajowej i uproszczenie tras zwrócono jednocześnie dużą uwagę na zapewnienie możliwości przesiadki do tramwaju. W obrębie Teofilowa Przemysłowego uproszczono układ łącząc dotychczasowe pary linii o podobnych przebiegach: 81 i 87 oraz 89 i 84. Linię 81 proponuje się dodatkowo skierować na dotychczas nieobsługiwane ulice Bielicówą i Łanową (dawniej ulice te miały obsługę autobusową) oraz Lnianą i Grabieniec (obsługiwane autobusami w czasie remontu ul. Rojnej). Przy okazji umożliwi to wygodną przesiadkę do tramwaju na skrzyżowaniu ulic Bielicówskiej i Aleksandrowskiej. Dla odciążenia linii 96 i przejęcia części jej

pasażerów na rzecz komunikacji tramwajowej proponuje się jej trwałe skomunikowanie w obrębie pętli "Żabieniec" z tramwajami przedłużonej linii nr 7 obsługującej zbliżoną relację na obszarze centrum (m. in. dojazd do "Manufaktury", Wydziału Ekonomiczno - Socjologicznego UŁ, dojazd bezpośrednio pod dworzec Łódź Fabryczna i do szpitala im. Korczaka). Przesiadka ta odbywałaby się bez przekraczania jezdni, w obrębie nowego układu przystanków. Umożliwi to wyznaczenie wzdłuż ulic Wielkopolskiej i Lutomińskiej dodatkowych przystanków autobusowych, które pozwolą na pełną obsługę starzejących się osiedli Wielkopolska i Żubardź. Dotychczasowe bardzo rzadko rozmieszczone przystanki to relikty po pospiesznym charakterze tej linii.

Obsługę osiedla Zielony Romanów, położonego na granicy z Aleksandrowem proponuje się zapewnić dzięki linii dowozowej do tramwaju z wykorzystaniem pętli przy ul. Szczecińskiej. Linia zawracałaby następnie ulicami Teofilowa Przemysłowego (w miejsce obecnego kierowania jej do peryferyjnej pętli Szczecińska Cmentarz). Umożliwi to dojazd do większości zakładów pracy w tym np. do łódzkiej siedziby firmy Rossmann.

Śródmieście Północ, Radiostacja, Stare Polesie

Zmiany w tej części miasta polegają przede wszystkim na poważnym wzmocnieniu roli transportu publicznego. Musi on przejąć część obecnych użytkowników samochodów a także być przygotowany na wzrost intensywności użytkowania centrum w ogóle. Zadaniem stojącym przed układem komunikacyjnym w tym rejonie będzie obsługa dworca Łódź Fabryczna, a docelowo także rozproszanie potoków podróżnych ze stacji Łódź Centrum, położonej w tunelu średnicowym. Nowy układ musi też być w stanie obsłużyć przemieszczenia wewnątrz centrum, na niewielkie odległości. Dziś jest to segment, w którym transport zbiorowy jest bardzo nieatrakcyjny ze względu na nieczytelne przesiadki i długie czasy oczekiwania. Częstokroć podróże w tym segmencie odbywają się z prędkością typową dla pieszego, co w efekcie promuje jazdę samochodem.

Na wszystkich ciągach tramwajowych (4 ciągi ulic N-S, 3 ciągi ulic o przebiegu W-Z) kursować mają przynajmniej 2 linie tramwajowe. W ogromnej większości przypadków dać to ma kursowanie co 2-3 minuty, a więc z częstotliwością, która praktycznie eliminuje oczekiwanie na przystanku. Usystematyzowane zostaje też kursowanie linii autobusowych. Na ciągach W-Z (jednokierunkowe ulice Rewolucji 1905 r./Jaracza, Nawrot/Tuwima) wprowadzane są linie o łącznej częstotliwości 2x7,5 minuty. Pojawia się także linia autobusowa zapewniająca przewozy w osi ul. Targowej – Sterlinga, wykorzystująca nową infrastrukturę drogową w rejonie dworca fabrycznego, a także linia obwodowa obsługująca relację Kopcińskiego – Północna – Franciszkańska. Zdefiniowany zostaje układ linii autobusowych i tramwajowych w rejonie dworca Łódź Fabryczna. Dwie linie tramwajowe zostają skierowane na ulice Narutowicza i P.O.W., dwie zaś na ulice Tramwajową i Węglową. Dla zwiększenia liczby dostępnych relacji bezpośrednich wprowadzono po jednej linii skracającej z trasy ŁTR na WZ w relacji N-E i S-W. Dzięki wykorzystaniu nowego, czterotorowego węzła przesiadkowego nie spowoduje to żadnych strat czasowych, a pozwoli na uruchomienie dodatkowych relacji bezpośrednich w tym z pl. Niepodległości na dw. Łódź Kaliska i z al. Kościuszki do Galerii Łódzkiej.

W obrębie Starego Polesia bazowano na istniejącym układzie, ale dokonano korekt. W szczególności wprowadzono dwie linie o bardziej prostoliniowym przebiegu N-S – wzdłuż ul. Kasprzaka - Żeligowskiego (65 łącząca Radogoszcz i Retkinę) oraz wzdłuż ul. Żeromskiego (83 z Teofilowa przez al. Politechniki do pl. Niepodległości). Ponadto autobusy zostały skierowane także w rejon skrzyżowania Zamenhofa i Gdańskiej, gdzie obecnie komunikacja miejska nie kursuje (a gdzie zlokalizowany jest np. Ośrodek Medycyny Pracy). W rejonie Radiostacji pojawia się skomunikowana z tramwajem linia z Widzewa zapewniająca dowóz od tramwaju do szpitala przy ul. Pomorskiej. Uzupełniająca komunikacja z wykorzystaniem taboru o niższej pojemności pojawia się też na ul. Tamka

i Matejki. Proponowane jest też uruchomienie obsługi ul. Wschodniej przy wprowadzeniu ruchu dwukierunkowego.

Politechniczna, Śródmieście Pd., Księży Młyn, Os. Piastów

W południowej części śródmieścia dochodzi przede wszystkim do uproszczenia i jednoczesnego wzmocnienia układu, tak wśród linii tramwajowych, jak i autobusowych. Dla pełnej obsługi rejonu al. Politechniki kierowane są tam dwie linie tramwajowe. W miejsce sporadycznie (2-3 razy na godzinę) kursujących linii autobusowych 50, 55, 72, 77 wprowadzone są pojedyncze linie, ale wysokiej (7,5 minuty) częstotliwości. Linia w ul. Radwańskiej zostaje przedłużona do obsługi ulic Inżynierskiej i Proletariackiej. Zachowuje się jedną linię autobusową łączącą pl. Niepodległości z kampusem politechniki i nadaje się jej nową funkcję – zapewnienia bezpośredniego połączenia z Manią, Złotnem i Teofilowem, a więc w przebiegu zbliżonym do zlikwidowanej w 2000 roku linii tramwajowej nr 20. Linia w ul. Wólczańskiej zostaje konsekwentnie prowadzona tym ciągiem aż do al. Mickiewicza, a w kierunku południowym poprowadzona przez środek os. Piastów (jeden z największych obszarów zabudowy wielorodzinnej pozbawiony jakiegokolwiek obsługi komunikacyjnej) i następnie w kierunku Dąbrowy i Janowa. Takie rozwiązanie możliwe jest dzięki wzmocnieniu tramwajowej obsługi ul. Rzgowskiej. Obsługę ul. Paderewskiego zapewnia wzmocniona linia tramwajowa nr 15, wzmocniona linia autobusowa 69 oraz pakiet dwóch linii z os. Kurczaki do dworca Łódź Kaliska i pl. Niepodległości.

Na obszarze Księżego Młyna pozostają dwie linie autobusowe, ale wzmocnia się ich obsługę i zapewnia się bezpośredni dojazd nimi w rejon „Centralu” (zapewniając tym samym dojazd z dworca przesiadkowego do siedziby pogotowia), jak i przejazd ul. Przędzalnianą w rejon kampusu Uniwersytetu Łódzkiego. Podkreślenie tych kierunków zdaje się lepiej odpowiadać na zapotrzebowanie społeczne rewitalizującego się osiedla.



Oznakowanie

Oznakowanie linii stanowi element wtórny, który powinien być składnikiem szerszej strategii komunikowania się z pasażerami. Niemniej jednak pragniemy wskazać kilka, najważniejszych zasad:

1. Oznakowanie powinno być jednoznaczne i konsekwentne.
2. Oznakowanie powinno być możliwie najprostsze.
3. Oznakowanie powinno nieść za sobą możliwie dużo treści.

Dotychczasowy sposób oznaczania linii nie sprawdzał się przede wszystkim dlatego, że był stosowany niekonsekwentnie. Rezygnacja z oznaczeń wariantowych linii i wprowadzenie numeracji trzycyfrowej pogłębi tylko chaos informacyjny i utrudni orientację w systemie. Oznakowanie, w którym linie o znacznym wspólnym przebiegu i wspólnej częstotliwości oznaczane są wspólnym numerem ma tę zaletę, że osoba korzystająca z wspólnego odcinka trasy musi pamiętać jedynie podstawowy numer linii. Dla uniknięcia problemów ze zmianą numeracji w przypadku zmiany tras można stosować różne warianty literowe pochodzące od nazwy osiedli (np. 51L – wariant obsługujący Łągiewniki, 51S – wariant obsługujący Skotniki). Oznaczenia przyjęte w dalszej części dokumentu mają charakter roboczy. Przyjęto, że jeśli linia posiada warianty, to wszystkie one oznaczane są dodatkową literą (nie daje się złudzenia istnienia wariantu podstawowego). W kilku przypadkach liniom posiadającym wspólną część trasy nadano kolejne numery. W wielu przypadkach pozostawiono dotychczasowe oznakowanie linii dla łatwiejszego rozpoznania roli połączenia przez analogię do obecnej trasy. Liniom dowozowym do komunikacji szynowej nadano nowe oznaczenia z zakresu 30-50.



Rachunek kosztów

W rekomendowanym Wariancie I Planu Transportowego łączny roczny koszt funkcjonowania linii transportu zbiorowego komunikacji dziennej wyniósł 388 360 657,80 zł. Najwyższy był w Wariancie III, gdzie wyniósł: 398 796 647,73 zł. Z kolei, zgodnie z zapisami tego dokumentu, wartość rekompensaty dla MPK za rok 2015 wynosić powinna 382 353 783 zł, zaś za rok 2016, kiedy reforma powinna wejść w życie: 391 912 628 . Wartości te uznajemy za wartości, w których powinien zmieścić się łączny koszt realizowanych przewozów.

Stawki

Przedstawione przez Zarząd Dróg i Transportu stawki za 1 wozokilometr stanowią prognozę na rok 2015 wykonaną na podstawie audytu dla roku poprzedniego. Wysokości tych stawek nie można jednak przyjąć w obecnym kształcie do prognozowania kosztów realizacji przewozów dla lat późniejszych (począwszy od 2016 r.). Zarówno wdrożenie reformy, jak i obiektywne zmiany w sieci transportowej (zakończenie dużych inwestycji infrastrukturalnych) znacząco zmieni rachunek kosztów ponoszonych przez MPK.

Wątpliwe wysokości stawek

W kilku przypadkach zaprezentowane stawki oszacowano, zdaniem autorów, wadliwie. Relacja stawek pomiędzy wagonem 805N solo a 2*805N jest nierealistyczna. Stawka za kursowanie składu 2*805N stanowi dwukrotność stawki za wagon pojedynczy podczas gdy koszt obsługi składu tramwajowego przez pracownika jest stały i niezależny od ilości wagonów w składzie. Do obliczeń przyjęto zatem relację z lat poprzednich tj. stawka za wozokm za 1*805N to 60% stawki za skład 2*805N, przy stawce wyjściowej dla 1*805N = 6,2 zł. Należy przy tym przypuszczać (także na podstawie stawek dla pojazdów autobusowych), że rzeczywista rozbieżność kosztów jest jeszcze niższa.

Stawka dla tramwajów niskopodłogowych jest nierealistyczna. Stawki w innych polskich miastach dla tramwajów niskopodłogowych nie odbiegają znacząco (bądź w ogóle) od stawki za skład 2*805N. Do obliczeń przyjęto, że stawka ta może stanowić do 110% stawki za skład 2*805N. Należy przypomnieć, że tabor tej klasy będzie w najbliższych latach kupowany z bezzwrotnym dofinansowaniem zewnętrznym i wliczeniem serwisu pojazdów w koszt zakupu. Charakteryzuje go także wyższa energooszczędność. W rzeczywistości może to dać stawkę nawet niższą niż za obsługę taboru już posiadanym. Ewolucja stawek za obsługę taboru autobusowym pokazuje, że nawet masowe odmłodzenie taboru autobusowego ze środków własnych przewoźnika (bez dofinansowania zewnętrznego) nie wpływa na wzrost stawki za wozokm. Dla przykładu stawka za korzystanie z taboru przegubowego zmniejszyła się pomiędzy rokiem 2013 a 2015 mimo wprowadzenia do użytku dużej ilości pojazdów.

Do obliczeń kosztów pracy przewozowej dla pojazdów autobusowych przyjęto stawki wyznaczone na rok 2015 za wyjątkiem taboru klasy midi, gdzie stawki są rażąco (pow. 50%) wyższe względem stawek stosowanych w innych miastach kraju. Dla taboru klasy midi przyjęto więc stawkę na poziomie z 2013 roku skorygowaną o średni wskaźnik inflacji za lata 2013 i 2014.

Stawki za obsługę ŁTR proponuje się zrealizować w ramach skorygowanych tras na liniach 11H i 16H. Daje to możliwość osiągnięcia wymaganych umową kwoty i liczby wozokilometrów. Zwracamy jednocześnie uwagę, że wymaganej umową liczby wozokm w ramach ŁTR nie wykonano ani w 2014 roku, ani nie zostanie ona wykonana w roku 2015, chyba, że nastąpi skokowy wzrost pracy przewozowej w ramach ŁTR.

Tym samym przyjmuje się do dalszych rozważań stawki za 1 wozokm:

Autobus klasy midi (8m): 5,37 zł

Autobus jednoczłonowy (12m): 7,5 zł

Autobus przegubowy (18m): 8,98 zł

Pojedynczy tramwaj 805N: 6,2 zł

Wagony GT i pokrewne: 7,6 zł

Skład 2*805N: 10,33 zł

Wagon wielocłonowy, niskopodłogowy (28-32m): 11,37 zł

Wagon wielocłonowy, niskopodłogowy w ramach ŁTR: 22,07zł

Możliwości dalszego ograniczenia kosztów MPK i redukcji stawek

Autorzy opracowania dostrzegają dalsze szanse obniżenia stawek za wozokilometr w szczególności wskutek zmniejszenia wymiaru niewymaganych prawem postojów na pętlach i wyższą efektywność wykorzystania taboru oraz pracowników.

Racjonalnie gospodarując taborem i zasobami pracowników przewoźnik jest w stanie zmniejszyć swoje koszty i tym samym wpłynąć na obniżenie stawek. Źródłem oszczędności może stać się przede wszystkim podwyższenie prędkości przejazdu. Sprawi to, że korzystając z tej samej liczby pracowników i taboru wykonać będzie można więcej wozokilometrów. Źródła skrócenia czasu przejazdu to: poprawa płynności ruchu tramwajowego wynikająca z zakończenia remontów infrastruktury, uruchomienia OSSR i nadania tramwajom priorytetów w ruchu. Źródła skrócenia czasu przejazdu autobusów to racjonalizacja rozkładów jazdy, rezygnacja z obsługi odcinków o szczególnie wysokiej kongestii i poprawa płynności ruchu wskutek zakończenia dużych prac infrastrukturalnych. W związku tym zakłada się, że:

1. Na liniach tramwajowych osiągnięte zostaną czasy przejazdu z roku 2001 z wyjątkiem odcinków ulic: Warszawskiej (pozostawienie obecnych czasów przejazdu), Telefonicznej (pozostawienie obecnych czasów przejazdu), Wyszyńskiego – Karolewskiej – Mickiewicza – Piłsudskiego (dodatkowe skrócenie czasu przejazdu o 4 minuty wynikające z modernizacji torowiska i OSSR), Puskina – Przybyszewskiego (dodatkowe skrócenie czasu jazdy o 2 minuty wynikające z remontu torowiska), Paderewskiego (dodatkowe skrócenie o 1 minutę wynikające z remontu torowiska). Oznaczać to będzie, w zależności od linii, skrócenie czasu przejazdu o od 9 do nawet 26%.
2. W przypadku linii autobusowych dojdzie do usunięcia części linii z najbardziej zatłoczonych odcinków sieci drogowej, poprawi się, względem stanu istniejącego, płynność ruchu, a na odcinkach peryferyjnych nastąpi urealnienie rozkładów jazdy (np. obecnie średnia rozkładowa prędkość autobusu na Trasie Górna to ok. 24 km/h przy rzadkiej sieci przystanków i niewielkiej wymianie pasażerów).

Zmiany te umożliwią obsługę przynajmniej 15% więcej kursów tramwajów z wykorzystaniem tej samej liczby taboru i pracowników oraz, szacunkowo, przynajmniej 5% w przypadku autobusów. O taką wartość sugeruje się skorygować w dół odsetek stawki, na jaki składa się koszt pracy kierowców i motorniczych (szacujemy, że jest nie niższy niż 25% kosztów ponoszonych przez MPK) oraz koszt

amortyzacji i bieżącego utrzymania taboru (szacujemy, że jest nie niższy niż 15% kosztów ponoszonych przez MPK). Ostatecznie umożliwi to ostrożne urealnienie stawki o 6% dla komunikacji tramwajowej i o 2% dla komunikacji autobusowej, przy czym z dużym prawdopodobieństwem potencjał do oszczędności jest tu wyższy. Nie sposób jednak oszacować tego nie posiadając pełnych danych z audytu MPK, zwłaszcza biorąc pod uwagę obecną, tymczasową organizację ruchu.

Ostateczne stawki, które zastosowano to:

Autobus klasy midi (8m): 5,26 zł

Autobus jednoczłonowy (12m): 7,35 zł

Autobus przegubowy (18m): 8,8 zł

Pojedynczy tramwaj 805N: 5,83 zł

Wagony GT i pokrewne: 7,14 zł

Skład 2*805N: 9,71 zł

Wagon wieloczłonowy, niskopodłogowy (28-32m): 10,69 zł

Stawkę za wagon wieloczłonowy, niskopodłogowy w ramach ŁTR pozostawiono na nieskorygowanym poziomie: 22,07zł

Czas obowiązkowych przerw kierowców na pętłach wynosić musi ok. 10% łącznego czasu pracy. Obecnie w przypadku MPK jest to przeważnie ok. 20%, choć występują różnice pomiędzy liniami. Należy przypuszczać, że głównym źródłem wydłużenia czasów postojów jest pozostawienie pola do skorygowania ewentualnych opóźnień. Ponieważ jednym z założeń projektu jest rezygnacja z obsługi autobusami najbardziej narażonych na kongestię odcinków oraz upłynnienie ruchu tramwajowego można zakładać, że średni wymiar czasu poświęconego na przerwy w pracy będzie można obniżyć do 15% bez szkody dla jakości wykonania przewozów oraz jakości pracy personelu. Pozostawiona różnica pomiędzy czasem postojów wymaganych ustawą a zakładanym służyć będzie m. in. przygotowaniu rozkładów równoodstępowych i ich koordynacji. Z tego powodu wartości dla poszczególnych linii mogą znacząco odbiegać od średniej. Dodatkowo, dla lepszego wykorzystania posiadanego potencjału, należy w niektórych przypadkach wprowadzić obsługę w ramach brygad wieloliniowych oraz służby wieloliniowej. Zrezygnować należy natomiast z brygad posiłkowych, które generują niepotrzebne koszty po stronie przewoźnika i zmniejszają pulę dostępnego taboru.

Opisane w powyższym akapicie zmiany pozwoliłyby na dalsze zmniejszenie o przynajmniej 6% kosztów pracy i gotowości taboru przypadających na 1 wozokm (co przełożyć się powinno na zmniejszenie stawek za 1 wozokm o nie mniej niż 2,4%). Jest to dodatkowy potencjał, **którego nie uwzględniono w kalkulacji**. Należy z niego skorzystać możliwie szybko. Sugeruje się wprowadzić zmiany od 2017 roku, po ustabilizowaniu się czasów przejazdu i osiągnięciu należytej płynności ruchu.

Zyski

Proponowany układ połączeń przyniesie skokowy wzrost jakości połączeń. Poprawie ulegnie dostępność sieci, radykalnie zwiększy się regularność i częstotliwość kursowania na większości ciągów komunikacyjnych. Diametralnie zmieni się standard obsługi Śródmieścia, gdyż komunikacja miejska będzie tu kursować co kilka minut na wszystkich ciągach komunikacyjnych. Przywrócony zostanie też standard obsługi największych osiedli w systemie interwałowym co 2-5 minut. Łączny czas podróży, liczony wraz z dojazdami, oczekiwaniem na pojazd i przesiadkami ulegnie radykalnemu skróceniu

i pozwoli w wielu przypadkach na zapewnienie konkurencyjności komunikacji zbiorowej względem samochodu.

Za skokową poprawą jakości połączeń podążać będzie stopniowy wzrost liczby pasażerów korzystających z połączeń. Największy potencjał wzrostowy dostrzegamy w trzech segmentach: wewnętrznych podróży po centrum Łodzi, podróży z największych osiedli do centrum miasta i podróży z osiedli do lokalnych centrów usługowych. Potencjał wzrostowy w segmencie podróży w obrębie centrum wynika z wprowadzenia bardzo wysokich standardów pod względem gęstości i regularności kursowania. Obecnie wiele odcinków, ze względu na prędkość ruchu i czas oczekiwania na przystanku, można szybciej pokonać piechotą niż komunikacją zbiorową. Wzrost podróży w relacjach centrum – osiedle będzie następstwem zakończenia inwestycji infrastrukturalnych, poprawy warunków przesiadek (ułatwiających podróżowanie w kierunkach innych niż bezpośrednie) i rytmiczności kursowania w najwyższym standardzie (obsługa tras tramwajowych w większości przypadków co 2-3 minuty). Liczba podróźnych korzystających z komunikacji zbiorowej w drodze do centrów lokalnych powinna być natomiast następstwem lepszej penetracji struktur osiedli przez transport publiczny. Wielu połączeń, jakie proponuje się uruchomić, obecnie w ogóle nie ma (lub czas podróży przekracza czas dojścia piechotą). Warto podkreślić, że w pierwszych dwóch segmentach potencjał zmiany jest bardzo wysoki. Jak twierdzą autorzy Planu Transportowego „71,5 % mieszkańców miasta wjeżdżających w obszar strefy płatnego parkowania odbywa swoją podróż samochodem (dla całego miasta udział podróży własnym samochodem wynosi tylko 34,7%)”. Wielu spośród tych mieszkańców mogłoby wybrać inny środek transportu, gdyby zaspokajał on ich potrzeby.

Teza o możliwym do osiągnięcia wzroście liczby pasażerów transportu zbiorowego przy wyraźnej poprawie jakości połączeń znajduje potwierdzenie w badaniach zawartych w Planie Transportowym. Jedynie po kilkanaście procent respondentów jako powód korzystania z samochodu podaje „prestizż” czy „charakter pracy”, a więc odpowiedzi raczej wykluczające zmianę środka transportu. Aż 82% respondentów jako przyczynę korzystania z samochodu deklaruje wygodę, zaś 58% - szybkość. Ponadto 14% wskazało jako odpowiedź „nieodpowiednią ofertę komunikacji zbiorowej”. Wszystkie te parametry ulegną znaczącej poprawie przy wprowadzeniu w życie wariantu społecznego, a więc mogą stymulować zmianę środka transportu z samochodu na transport zbiorowy. Potencjału wzrostu nie da się w łatwy sposób oszacować zwłaszcza nie posiadając danych statystycznych powiązanych ze szczegółowymi lokalizacjami geograficznymi (opierając się jedynie na badaniach zagregowanych do poziomu całego miasta), ale niewątpliwie takowy istnieje. Wzrost liczby pasażerów i idący za nim wzrost liczby sprzedanych biletów umożliwiłby stopniowe zmniejszanie odsetka dopłaty z budżetu do funkcjonowania transportu zbiorowego. Część dodatkowych wpływów należy też przeznaczyć na stopniowy rozwój i udoskonalanie sieci. W zakresie potrzeb wymienić należy pełniejszą obsługę relacji lokalnych i wewnętrznego transportu na osiedlach, a przede wszystkim adaptowanie do potrzeb obsługi miasta systemu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej wraz z systemem połączeń uzupełniających.

Rozwiązania tymczasowe

Ze względu na stan infrastruktury do kalkulacji na rok 2016 przyjęto następujące zmiany względem systemu docelowego:

1. Ze względu na brak możliwości skrętu tramwaju z ul. Srebrzyńskiej w al. Włókniarzy linia 7 kursuje w skróconej relacji do pętli Koziny.
2. W związku z powyższym dla zachowania potencjału obsługi w relacji Teofilów – Centrum dla linii 96 przyjęto wykorzystanie taboru przegubowego.
3. Ze względu na związany z powyższym rozwiązaniem wzrost podaży obsługi na os. Teofilów linia 5 została skrócona do pętli Żabieniec, gdzie komunikowana jest z linią 96.
4. Ze względu na niewłaściwy profil jezdni na skrzyżowaniu ulic Okulickiego i Zgierskiej czasowo skrócono trasę autobusu linii 33 do pętli 11 Listopada (relacja 11 Listopada – Przedwiośnie)
5. Do momentu zapewnienia możliwości płynnego skrętu z ul. Elektronowej w ul. Obywatelską (w relacji N-E) proponuje się kierować autobusy 69 w kierunku dw. Łódź Widzew obecną trasą (tj. p. Waltera-Janke i Obywatelską). Dla tej zmiany nie skorygowano długości trasy.
6. Do czasu przebudowy skrzyżowania ulic Bednarskiej i Unickiej linia 95 kursuje ulicami Rzgowską, Bednarską.
7. Dla komunikacji podmiejskiej tramwajowej oraz autobusowej do Aleksandrowa i Rzgowa zaproponowano znaczącą zmianę formuły połączeń. W niektórych przypadkach w kalkulacji uwzględniono zauważalne zwiększenie liczby wykonywanych kursów. W zależności od decyzji gmin – partnerów porozumień międzygminnych należy albo obniżyć kalkulację o koszt dodatkowych kursów, albo uwzględnić m. in. dodatkowe wpływy z dopłat ze strony gmin.
8. W przypadku niemożności kursowania nawet taboru klasy midi po ul. Nowy Józefów należy założyć kursowanie po ul. Maratońskiej do czasu remontu nawierzchni. Należy jednak rozpatrzyć dostępne rozwiązania, także tymczasowe, mogące zapewnić przejezdność ulicy. Zwracamy uwagę, że na problemowym odcinku zlokalizowany jest m. in. zakład produkcyjny znajdujący się w ŁSSE deklarujący w roku 2016 zatrudnienie na poziomie 200 pracowników.

Szacunek kosztów. Utrzymanie rygoru kosztów

Ramy finansowe kalkulacji opierają się na następujących wytycznych:

1. Godziny szczytu to godziny: 6.30-10.00 i 14.00 – 18.30 w dni robocze
2. Godziny międzyszczytu to godziny 10.00 – 14.00 w dni robocze
3. Godziny poranne/wieczorne to godziny od 4.30 do 6.30 i od 18.30 do 22.30
4. W soboty komunikacja dzienna kursuje w godzinach 5.30 – 22.30
5. W niedziele komunikacja dzienna kursuje w godzinach 6.30 - 22.30
6. Nie zakłada się dublowania funkcjonowania komunikacji dziennej i nocnej
7. W kalkulacji przyjęto 250 dni roboczych i 115 dni wolnych od pracy

Dodatkowe oszczędności udało się uzyskać dzięki założeniu przechodzenia taboru o niższej pojemności z obsady brygad szczytowych na inne linie w porach międzyszczytu, wieczorami i w weekendy, kiedy zapotrzebowanie na przewozy jest niższe. Rozwiązanie stosowano w ograniczonym zakresie, zachowując realia dostępności taboru. Ponadto przyjęto możliwość kierowania taboru klasy GT/MC także na tramwajowe linie miejskie (zwłaszcza na linie będące skróconymi wariantami linii podmiejskich). Liczba posiadanego przez przewoźnika taboru tej klasy jest wystarczająca do obsługi połączeń (wymagane jest 36 pojazdów) pod warunkiem zachowania należytego stopnia gotowości taboru. Istnieje techniczna możliwość obsługi połączeń podmiejskich taborem 805N jednakże

uważamy, że powinno się to odbywać na wyłączny koszt przewoźnika, co motywować go będzie do dbałości o tabor i do dalszego pozyskiwania dobrej jakości taboru używanego.

Liczba taboru klasy midi wymagana do obsługi wszystkich połączeń, na których jest to niezbędne ze względów technicznych to 30-31 pojazdów. Pełna obsługa wszystkich zaplanowanych brygad taborem klasy midi może być utrudniona. Zadaniem przewoźnika jest więc nie tylko możliwie szybkie uzupełnienie floty, ale, w przypadku braków taborowych, podjęcie decyzji o wyborze sposobu realizacji tych połączeń albo taborem o wyższej pojemności, albo taborem wynajętym.

W kalkulacji nie uwzględniono obsługi linii przez przedsiębiorstwo KORO. Sugeruje się powierzenie mu obsługi dowolnej linii lub dowolnych brygad wybranych linii tak, aby zachować rozmiar i wartość realizowanych obecnie przewozów.

Dla linii 51 oraz 94 (tj. obecna zgierska linia 6) kalkulację uwzględniono jedynie do granic administracyjnych Łodzi tj. w zakresie, w jakim objęte są one systemem taryfowym Lokalnego Transportu Zbiorowego w Łodzi.

Łączny koszt funkcjonowania systemu w zaproponowanym kształcie to 387 698 406 zł, a więc nieznacznie poniżej kosztów rekomendowanego wariantu I. Szczegółowe wyliczenia dotyczące kosztów uruchomienia poszczególnych linii umieszczono w osobnym załączniku.



Podsumowanie

Zaproponowany układ obsługi Łodzi transportem zbiorowym ma na celu zwiększenie mobilności łodzianek i łodzian. Zakłada on, zgodnie z obowiązującą „Polityką Transportową”, wzrost wykorzystywania transportu zbiorowego do obsługi Łodzi i chęć działania miasta na rzecz osiągnięcia tego wzrostu. Należy podkreślić, że, przy tym samym poziomie kosztów co rekomendowany wariant I, niesie on skokową poprawę jakości i atrakcyjności transportu zbiorowego dla użytkowników. Zdecydowanie skracają się czasy przesiadek i oczekiwania na pojazd na przystankach. Na ważnych ciągach komunikacyjnych osiągnięta jest częstotliwość typowa dla systemów metra. Na niemal każdej ulicy centrum Łodzi czas maksymalnego oczekiwania wynosić będzie 2-5 minut, co w fundamentalny sposób zmieni atrakcyjność transportu zbiorowego w przewozach na niewielkie odległości.

Wdrożenie układu wymagać będzie drobnych zmian infrastrukturalnych, umiarkowanych inwestycji taborowych i poważnych zmian w kulturze organizacyjnej zarówno przewoźnika, jak i organizatora transportu. Aby miasto było w stanie utrzymać ten system w dobrej kondycji konieczna jest optymalizacja wykorzystania taboru (wyższa gotowość techniczna taboru, rezygnacja z tzw. „brygad posiłkowych¹”) oraz pełne wykorzystanie zasobów pracy zatrudnianego personelu. Niezbędne jest także skrócenie czasu przejazdu pojazdów (zwłaszcza tramwajów), co nie tylko będzie atrakcyjniejsze dla pasażerów, ale też umożliwi obniżenie kosztów obsługi po stronie przewoźnika. W 2001 roku, mimo braku systemu sterowania ruchem wszystkie linie tramwajowe kursowały szybciej niż w przededniu rozpoczęcia remontu trasy WZ. Czas przejazdu uległ wydłużeniu nawet w przypadku linii kursujących po wydzielonych torowiskach z wyremontowanymi torami.

Szybki, komfortowy i wydajny transport zbiorowy jest dla mieszkańców Europy jednym z podstawowych wyznaczników wysokiej jakości życia. Od lat 90. XX wieku w większości miast Unii Europejskiej odchodzi się od użytkowania prywatnych samochodów w obsłudze miast na rzecz transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego. Miasta, w których nie można swobodnie i szybko podróżować transportem publicznym utożsamiane są często z miastami upadłymi, które nie potrafią odnaleźć swojej drogi w realiach XXI wieku. Sprawny transport zbiorowy zajmuje kluczowe pozycje w unijnych strategiach rozwoju transportu. Wierzmy, że Łódź jest w stanie zacząć równać do europejskich standardów i zawrócić z drogi dekompozycji systemu transportu publicznego.

Członkowie i wolontariusze stowarzyszenia

Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu

¹ dodatkowy pojazd, który wyjeżdża z zajezdni tylko na czas przerw posiłkowych dla prowadzących; tymczasem przerwy można urządzać w pomieszczeniach socjalnych, zaś pojazdy mogą pozostawać w ciągłym ruchu

Zestawienia

Wykaz tras wraz z parametrami

Załącznik nr 1

Schemat sieci transportowej

Załącznik nr 2

Kalkulacja kosztów obsługi

Załącznik nr 3

Odcinki ulic na których wyeliminowane zostaje dublowanie linii tramwajowych i autobusowych:

1. Trasa WZ: dla linii tranzytowych od dworca Łódź Kaliska do Janowa, a definitywnie odcinki od Włókniarzy do Żeromskiego i od Sienkiewicza do Sarniej.
2. ul. Pabianicka: dla linii tranzytowych od Rudzkiej do al. Jana Pawła II, definitywnie – odcinkami od Starorudzkiej do 3 Maja i od Prądyńskiego do Jana Pawła II
3. ul. Rzgowska: od Broniewskiego do pl. Niepodległości
4. ul. Kilińskiego: od Broniewskiego do Dąbrowskiego
5. ul. Dąbrowskiego: od Kilińskiego do Rzgowskiej
6. ul. Zgierska: od Dolnej do Kniaziewicza
7. ul. Aleksandrowska: od Bielicowej do Rydzowej
8. ul. Warszawska: od Skrzydlatej do Wycieczkowej
9. ul. Przybyszewskiego: od Niciarnianej do Tatrzańskiej
10. al. Śmigłego-Rydza – ul. Kopcińskiego od Milionowej do Nawrot
11. al. Politechniki: od Wróblewskiego do Obywatelskiej

Odcinki ulic na których zaproponowano uruchomienie komunikacji zbiorowej, dziś nieobsługiwane:

1. Lodowa i Widzewska od Przybyszewskiego do Piłsudskiego (Widzew Wschód)
2. Mierzejowa, Konna, Farna od Pabianickiej do Rudzkiej (Ruda – Wyścigi)
3. Nowy Józefów od Golfowej do Sanitariuszek (Nowy Józefów)
4. Czapli, Mrówcza i Jaskólcza od Łagiewnickiej do Łagiewnickiej (Małe Łagiewniki)
5. Bielicowa i Łanowa od Aleksandrowskiej do Traktorowej (Teofilów A)
6. Grabieniec i Lniana od Traktorowej do Rydzowej (Teofilów B i C)
7. Organizacji W. i N. od Obrońców Westerplatte do Rynku Bałuckiego (Os. W. Bytomskiej)
8. Franciszkańska od Wojska Polskiego do Inflanckiej (Os. Czarnieckiego)
9. Inflancka od Strykowskiej do Zagajnikowej (Dw. Łódź Marysin)
10. Matejki od Narutowicza do Pomorskiej (kampus UŁ, w tym biblioteka uniwersytecka)
11. Tamka od Pomorskiej do Telefonicznej (kompleks sportowy UŁ)
12. Wschodnia od Narutowicza do Pomorskiej (Śródmieście)
13. Wodna i Nowotargowa od Nawrot do Narutowicza (Nowe Centrum)
14. Nowowęglowa od Kopcińskiego do dw. Łódź Fabryczna (Nowe Centrum)
15. Gdańska od Kopernika do Mickiewicza (Stare Polesie)
16. Bednarska, Unicka i Tuszyńska od Pabianickiej do Paderewskiego (os. Piastów)
17. Wólczańska od Radwańskiej do Mickiewicza (Śródmieście)
18. Frycza-Modrzewskiego i Karpacka od Pryncypalnej do Paderewskiego (Kurak)
19. Św. Wojciecha i Sternfelda od ul. bez nazwy do Kurczaki (Kurczaki, Komorniki)
20. ul. Śląska od Rzgowskiej do Kruczkowskiego (Chojny)
21. Wróblewskiego, Proletariacka, Wołowa, Inżynierska od Jana Pawła II do Rembielińskiego (Politechniczna)
22. Pankiewicza od Wojska Polskiego do Palki i Sporna od Źródłowej do Pankiewicza (szpital im. Konopnickiej)
23. Źródłowa od Północnej do Smugowej (Park Helenów)
24. Północna od Sterlinga do Franciszkańskiej (Park Helenów)
25. Stalowa od Inflanckiej do Warszawskiej (Marysin-Rogi)
26. Sowińskiego od Zgierskiej do Łagiewnickiej (Julianów)

Odcinki ulic wyłączone z obsługi:

1. Maratońska od Golfowej do Sanitariuszek (przeniesienie linii z ulicy o peryferyjnym przebiegu do osi osiedla, obsługa fabryki czekolady)
2. Łagiewnicka od Czapli do Jaskółczej (przeniesienie linii z ulicy idącej skrajem Lasu Łagiewnickiego do osi osiedla)
3. Waltera-Janke i Obywatelska od Nowe sady do Elektronowej (zmiana techniczna - brak przystanków na wyłączonym odcinku)
4. Starorudzka, Ekonomiczna i Graniczna od Demokratycznej do Przestrzennej (uproszczenie przebiegu, zwiększenie częstotliwości kursowania na pozostałych ciągach)
5. Skrzywana od Wólczańskiej do Politechniki (zmiana techniczna - brak przystanków na wyłączonym odcinku)
6. Włókniarzy od św. Teresy do Pojezierskiej (zmiana techniczna - brak przystanków na wyłączonym odcinku)
7. Kolumny od Rzgowskiej do Bieszczadzkiej (wykonywane są pojedyncze kursy - uproszczenie przebiegu, zwiększenie częstotliwości kursowania na pozostałych ciągach)
8. Wełniana i Kotoniarska od pętli Młynek do Tomaszowskiej (wykonywane są pojedyncze kursy - wątpliwa potrzeba obsługi; do ew. przywrócenia w uzasadnionym przypadku)
9. Frezjowa i Transmisyjna od Pomorskiej i Rokocińskiej (wykonywane są pojedyncze kursy - wątpliwa potrzeba obsługi; do ew. przywrócenia w uzasadnionym przypadku)

