

Uchwała nr 5 z dnia 10 maja 2011r. w sprawie wprowadzenia rozwiązań pozwalających na uprzywilejowanie transportu publicznego w ruchu

Sprawny transport publiczny to podstawowe narzędzie umożliwiające minimalizację korków i związanych z nimi problemów transportowych. Dla większości podróży transport samochodowy i publiczny transport zbiorowy mogą być stosowane zamiennie pod warunkiem, że oferować będą zbliżony czas podróży. Ze względu na wielokrotnie niższą terenochłonność, wyższą zdolność przewozową, niższe emisje zanieczyszczeń do środowiska miasta, niższą wypadkowość oraz niższy poziom emisji hałasu, miasto, realizując swoje konstytucyjne zadania, zobowiązane jest dbać o zapewnienie prawidłowych warunków do funkcjonowania i rozwoju zbiorowego transportu publicznego. Dlatego też winien on otrzymać przywileje w ruchu ulicznym umożliwiające sprawne, bezawaryjne i punktualne kursowanie.

Zespół wskazuje następujące miejsca w obrębie których niezbędne są działania na rzecz uprzywilejowania i udroźnienia ruchu transportu publicznego:

1. **Ul. Pomorska na dojeździe do Ronda Solidarności.** Zespół uważa za niezbędną korektę krawędzi jezdni w sposób umożliwiający wydzielenie torowiska tramwajowego od ul. Wierzbowej do ul. Uniwersyteckiej oraz od ul. Tamka do al. Palki we wskazanych kierunkach. Umożliwi to zarówno swobodny dojazd tramwaju do przystanku jak i bardziej płynny wjazd samochodów na rondo. Korekta winna być wykonana do końca III kwartału 2011r.
2. **Ciąg ulic Narutowicza - Zielona.** Drożność ul. Narutowicza jest szczególnie istotna, jako że jest to trzecia najbardziej obciążona trasa tramwajowa w mieście obsługująca m. in. Uniwersytet Łódzki, Uniwersytet Medyczny, ul. Piotrkowską, a także połączenie pomiędzy oboma łódzkimi dworcami kolejowymi. Zespół uważa za konieczne wydzielenie torowiska tramwajowego na odcinku od ul. Tramwajowej (istniejący pas) do ul. Kopcińskiego oraz jednokierunkowo od ul. Matejki do ul. Kopcińskiego. Zabieg ten umożliwi uniknięcie blokowania przejazdu tramwajów przez samochody korzystające obecnie i tak tylko z pojedynczego pasa, ale na całej szerokości jezdni. Jako że wprowadzenie zmiany odbyć się może wyłącznie na poziomie oznakowania (nie są wymagane prace budowlane) zmiany należy wdrożyć niezwłocznie tj. do końca czerwca 2011r.


Kluczowym fragmentem warunkującym drożność całego ciągu, a tym samym rzutującym na punktualność pojazdów w obrębie niemal wszystkich największych osiedli jest jego centralny odcinek przylegający do ul. Piotrkowskiej i al. Kościuszki. Przepustowość ulicy na tym odcinku uniemożliwia koegzystencję transportu tramwajowego i samochodowego. Nawet stosunkowo niewielka ilość samochodów jest w stanie poważnie zaburzyć ruch tramwajowy. Funkcjonująca w sierpniu i wrześniu 2010 roku organizacja ruchu zakazująca wjazdu samochodom (z wyjątkiem mieszkańców) na odcinek od ul. Gdańskiej do ul. Wschodniej w godz. 6.30-18.30 znacząco poprawiła przejazd tramwaju i została zaakceptowana przez kierowców. Tym samym zespół wzywa do jej natychmiastowego przywrócenia przy czym zdaniem zespołu zakazy ruchu nie powinny dotyczyć rowerzystów. Jednocześnie zdaniem zespołu w takim przypadku można rozważyć zawieszenie pracy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Piotrkowską, a także wprowadzenie ruchu

dwukierunkowego na ul. 6 Sierpnia stanowiącej alternatywę dla ul. Zielonej. Ze względu na organizacyjny charakter zmian winny być one wprowadzone nie później niż w ciągu miesiąca od przyjęcia uchwały.

3. **Ul. Rzgowska.** Ulicą Rzgowską prowadzi podstawowa trasa dojazdu z zespołu osiedli Chojny, Chojny Zatorze, Kurczaki do centrum. Na odcinku od ul. Paderewskiego do pl. Niepodległości tramwaj porusza się torowiskiem wbudowanym w jezdnię, niewydzielonym, współistniejącym z ruchem samochodowym o dużym natężeniu, powodującym okresowe powstawanie zatorów. Przeświet ulicy umożliwi na większej jej części wydzielenie odrębnego pasa ruchu dla tramwaju, co powinno zostać zrobione bezzwłocznie. Docelowo przekrój ulicy winien uwzględniać także ruch rowerowy oraz rozwiązania umożliwiające wsiadanie do tramwaju z wyniesionej platformy przystankowej. Wydzielenie pasa ruchu tam, gdzie jest to możliwe bez korekty krawędzi jezdni należy wykonać do końca II kwartału 2011. Prace wymagające przebudowy jezdni winny być wykonane do II kwartału 2012
4. **Ul. Kilińskiego.** Jest to drugi najważniejszy ciąg tramwajowy północ – południe. Obecnie pozostaje on sparalizowany przez nadmiar ruchu samochodowego pozostając jednocześnie kompletnie nieprzygotowanym do prowadzenia tranzytowego ruchu samochodowego. Zespół stoi na stanowisku, że należy doprowadzić do usunięcia tranzytowego ruchu kołowego aby przywrócić elementarną funkcjonalność tramwaju na tym ciągu. W tym celu zespół wspiera wcześniejsze postulaty MPK – Łódź sp. z o.o. aby wprowadzić nakazy skrętu w prawo lub lewo (w zależności od organizacji ruchu na ulicach poprzecznych) na każdym ze skrzyżowań na odcinku od ul. Północnej do Narutowicza dla obu kierunków ruchu oraz na skrzyżowaniu z al. Piłsudskiego dla obu kierunków ruchu. Na odcinku od al. Piłsudskiego do ul. Składowej należy skupić się na egzekucji istniejących nakazów. Zespół stoi na stanowisku, że cel ten wspomogłoby umożliwienie wjazdu z ul. Dowborczyków w al. Piłsudskiego.

Zespół zwraca uwagę, że udrożnienie ul. Kilińskiego musi iść w parze z udostępnieniem tramwaju kursującego często i w regularnych odstępach czasu. W obecnej sytuacji wykonalny ze względów finansowych i minimalny akceptowalny przez pasażerów uznaje się odstęp nie większy niż 5 minut dla trzech linii liczonych łącznie. Rozwiązania te mają charakter organizacyjny i winny być wprowadzone w ciągu miesiąca od przyjęcia uchwały.

Zespół stoi na stanowisku, że należy rozpocząć instalację sygnalizacji wzbudzonej dynamicznie nadającej tramwajowi (docelowo także miejskim autobusom) zielone światło. Sygnalizacja taka umożliwia znaczące skrócenie czasu przejazdu, poprawę punktualności i zmniejszenie kolizyjności pojazdów transportu publicznego. Należy z całą stanowczością podkreślić, że jej funkcjonowanie nie zmniejsza przepustowości dróg dla innych pojazdów, a jedynie służy porządkowaniu ruchu i skróceniu czasu oczekiwania na przejazd. Sygnalizacja taka może mieć dwojaki charakter:

1. Sygnalizacji dwukomorowej, która wobec braku tramwaju świeci żółtym, pulsującym światłem, zaś w momencie jego pojawienia się zapala na kierunku kolizyjnym z tramwajem światło czerwone
2. Tradycyjnej sygnalizacji trzykomorowej, w której pojawienie się tramwaju modyfikuje fazy światła tak, aby zapewnić mu płynny przejazd, optymalnie  bez konieczności zatrzymania.

Sygnalizacja typu pierwszego powinna zostać zainstalowana m. in. w następujących lokalizacjach:

- przejazd przez al. Waltera – Janke przy al. Wyszyńskiego (ze względu na planowaną modernizację trasy i niezbędną przebudowę geometrii torowiska winna być to sygnalizacja tymczasowa – przenośna lub łatwa do demontażu i przeniesienia)
- na włączeniach i wyłączeniach torowiska z jezdni ul. Kilińskiego w sąsiedztwie ulic: Dąbrowskiego, Przybyszewskiego, Milionowej, Tylnej, Wigury
- na włączeniach i wyłączeniach torowiska z jezdni ul. Wojska Polskiego w sąsiedztwie ulic: Marynarskiej, Obrońców Westerplatte
- na włączeniu i wyłączeniu torowiska z jezdni ul. Narutowicza w sąsiedztwie ulicy Krzywickiego
- na włączeniu i wyłączeniu torowiska z jezdni ul. Pomorskiej w sąsiedztwie ulicy Lumumby
- na skrzyżowaniach ul. Pomorskiej i Konstytucyjnej, Telefonicznej i Janosika, Zgierskiej i św. Teresy, Łagiewnickiej i Warszawskiej,
- na Rondzie Insurekcji Kościuszkowskiej, Rondzie Sybiraków, Rondzie Lotników Lwowskich, Rondzie Inwalidów (na Rondzie Inwalidów możliwe wykonanie w ramach projektu modernizacji trasy W-Z)
- na wyjazdach z dróg podporządkowanych w ul. Kilińskiego, Dąbrowskiego i Wojska Polskiego na odcinkach, gdzie torowisko tramwajowe prowadzone jest z boku jezdni
- na wjeździe i wyjeździe z pętli Wycieczkowa

Sygnalizacja typu drugiego winna być zastosowana w pierwszej kolejności w obrębie tras prowadzonych przez osiedla mieszkaniowe, gdzie nie występuje potrzeba koordynacji sąsiadujących ze sobą sygnalizacji. Są to m. in.:

- skrzyżowania z al. Wyszyńskiego
- skrzyżowania z ul. Przybyszewskiego od al. Śmigłego – Rydza do Ronda Sybiraków oraz skrzyżowanie Puszkina/ks. Bujaka
- skrzyżowania z al. Piłsudskiego od kolei obwodowej do al. Śmigłego-Rydza
- skrzyżowania z al. Włókniarzy
- skrzyżowania z al. Politechniki i ul. Paderewskiego

Pierwsze spośród wymienionych sygnalizacji winny być oddane do użytku w roku 2011.

Niezależnie od inwestycji w zakresie nowych sygnalizacji zespół stoi na stanowisku, że należy bezzwłocznie doprowadzić do uruchomienia Obszarowego Systemu Sterowania Ruchem zainstalowanego na trasie ŁTR w sposób umożliwiający uzyskanie skrócenia czasu przejazdu na odcinku Chocianowice – Helenówek o 12 minut. Pozwoli to na znaczące skrócenie czasu podróży i wzrost atrakcyjności połączenia. Ma to znaczenie także ze względu na dofinansowanie unijne pozyskane na budowę systemu, przyznane właśnie pod warunkiem skrócenia czasu przejazdu i uzyskaniu poprawy funkcjonowania transportu publicznego, który to cel nie został jak dotąd osiągnięty. Dalsze utrzymywanie obecnej sytuacji grozi utratą dotacji i stoi w sprzeczności z elementarną logiką zarządzania zasobami miasta.

Niezależnie od przedstawionych powyżej postulatów, Zespół stoi na stanowisku, że osiągnięcie istotnej poprawy funkcjonowania transportu zbiorowego, a tym samym

budowanie zaufania łodzian do komunikacji publicznej, wymaga podjęcia zdecydowanych działań z zakresu organizacji ruchu w ścisłym centrum miasta. Oprócz wspomnianych już ulic Kilińskiego oraz Narutowicza i Zielonej zmiany w organizacji ruchu w tym samochodowego powinny zostać wdrożone w życie również na odcinkach innych śródmiejskich ulic z torowiskiem wbudowanym w jezdnię. Z kolei na jednokierunkowych ulicach w centrum po których kursują autobusy powinny zostać wydzielone buspasy umożliwiające punktualne wykonywanie kursów przez miejskie linie autobusowe. Szczegółowy program i zakres tych zmian powinien zostać przygotowany w porozumieniu z Zespołem najpóźniej do końca II kwartału b.r., a następnie, po przeprowadzeniu konsultacji społecznych, wprowadzony w życie nie później niż od dnia 1 września b.r.

Zespół przypomina także, iż do działań na rzecz budowy zrównoważonego systemu transportowego, a więc i realizacji powyższych postulatów obliguje miasto zarówno uchwała o polityce transportowej z 1997 roku jak i obowiązujące studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z 2010 roku.