



Postulaty transportowe Razem Łódź w związku z nową siatką połączeń komunikacji miejskiej

Od 2 kwietnia bieżącego roku zdezorientowani łodzianie dzielnie znoszą trud korzystania z usług MPK Łódź w oparciu o nową siatkę połączeń, która według szumnych zapowiedzi miała uczynić komunikację miejską w Łodzi najlepszą w Polsce. O tym, jak bardzo fałszywe były to słowa, może się przekonać każdy, kto jest zmuszony korzystać z usług MPK. Zamiast idealnej komunikacji miejskiej łodzianie otrzymali półprodukt, polegający na zmianie tras większości tramwajów i autobusów, często godzących w wieloletnie przyzwyczajenia mieszkańców. Zamiast punktualnej komunikacji miejskiej opartej o priorytet dla tramwajów i autobusów – festiwal spóźnień i niepunktualności; zamiast sprawnych węzłów przesiadkowych – wycofanie większości linii spod dworca fabrycznego. Zamiast autobusów na osiedlach – wycofanie się z obsługi wielu ulic w ostatniej chwili. Zamiast autobusów kursujących przez cały dzień w jednakowych odstępach czasu – skrócenie szczytu i pustynię komunikacyjną w środku dnia. Wreszcie, zamiast polepszenia oferty – cięcia na większości kierunków i linie nie kursujące w weekendy. Zamiast lepszych dojazdów do pracy – likwidację większości porannych i wieczornych połączeń. A to wszystko za podniesione ceny biletów.

Partia Razem nie zgadza się na takie traktowanie łodzianek i łodzian. Żądamy pilnego usprawnienia bubla, który reklamowano nam przez długie miesiące jako „najlepsza komunikacja miejska w Polsce”. W szczególności domagamy się:

- 1) Prawdziwego priorytetu dla komunikacji miejskiej, wraz z ukaraniem winnych nieprawidłowego działania obszarowego systemu sterowania ruchem oraz niezwłocznego dokonania zmian w organizacji ruchu przywilejujących transport zbiorowy;
- 2) Natychmiastowego powrotu tramwajów i autobusów pod węzeł na dworcu fabrycznym;
- 3) Wydłużenia porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego w sposób umożliwiający dojazd do i z pracy wszystkim zainteresowanym oraz likwidacji tzw. międzyszczytów na większości linii autobusowych;



- 4) Modyfikacji zaproponowanego układu linii, wychodzącej naprzeciw potrzebom łodzian (szczegóły w uzasadnieniu);
- 5) Intensyfikacji działań na rzecz wymiany taboru tramwajowego na niskopodłogowy;
- 6) Stworzenia prawdziwego organizatora komunikacji miejskiej łączącego kompetencje Biura Strategii Miasta, ZDiT i MPK.

Żądamy w trybie natychmiastowym zwiększenia częstotliwości linii tramwajowych nr 4, 7 i 16. Nie może być akceptacji dla sytuacji, w której miejski tramwaj staje się atrapą, kursującą dla pasażerów. Nie obchodzą nas kłopoty kadrowe jedyne w mieście przewoźnika, który tłumaczy ograniczoną obsadę tych linii brakiem wystarczającej liczby prowadzących. Jeszcze kilkanaście lat temu wszystkie łódzkie linie tramwajowe kursowały z częstotliwością 7,5 oraz 10 minut w szczycie. Sytuacja, w której przez okres ten pozwolono na tak drastyczny spadek częstotliwości kursowania najważniejszego środka komunikacji miejskiej wystawia jak najgorszy osąd prezydentom miasta Jerzemu Kropiwnickiemu i Hannie Zdanowskiej oraz podległym im urzędnikom. Choć w okresie tym następowały liczne zmiany osobowe i organizacyjne w ZDiT, polityka cięć trwała, co świadczy, że decyzja o ich podejmowaniu miała charakter polityczny. Oczekujemy, by rządzący Łodzią politycy ponieśli konsekwencje swojej wieloletniej polityki i naprawili błędy, które od tygodnia skutecznie paraliżują życie łodzianek i łodzian.

Jednocześnie, mając na uwadze karygodne braki kadrowo-organizacyjne w MPK, proponujemy wynajęcie przez miejskiego przewoźnika podwykonawcy w drodze przetargu, który obsługiwałby zastępczą komunikację autobusową na trasach linii tramwajowych, których obsługa w takcie 12-minut nie jest możliwa, do czasu uzyskania warunków zezwalających na jej wprowadzenie. W szczególności postulujemy zastosowanie tego rozwiązania na trasie linii nr 16.

Rozwiązanie polegające na ogłoszeniu przetargu na obsługę wzmożonej pracy przewozowej przez podmioty zewnętrzne proponujemy zastosować również w celu wdrożenia w życie niezbędnych naszym zdaniem modyfikacji siatki połączeń. Przypominamy, że nie stanowiłoby ono novum w realiach łódzkich, a było stosowane chociażby przy budowie Łódzkiego Tramwaju Regionalnego. Zauważamy ponadto, że zapewne ograniczyłoby ono nieco również koszty konieczne do poniesienia w związku z poprawą siatki połączeń.



Uważamy, że bez pilnych modyfikacji w układzie linii nie będzie możliwe zredukowanie gniewu łodzian, którzy stali się mimowolnymi ofiarami błędnej polityki transportowej władz miasta. Postulujemy:

- 1) Przedłużenie linii tramwajowej nr 5 z Żabiańca do pętli Szczecińska, linii tramwajowej nr 43AB ze skrzyżowania Zachodnia/Legionów do pętli Telefoniczna, linii tramwajowej nr 7 ze skrzyżowania Przybyszewskiego/Rydza-Śmigłego do pętli Niższa, linii tramwajowej nr 41 z placu Niepodległości ulicą Przybyszewskiego do pętli Cmentarz Zarzew, linii tramwajowych nr 45 i 46 z placu Wolności ulicą Legionów do pętli Zdrowie;
- 2) Przywrócenie bezpośredniego połączenia autobusowego centrum Łodzi ze Zgierzem;
- 3) Przeanalizowanie ponownego połączenia linii autobusowych nr 57 i 85AB;
- 4) Połączenie linii autobusowych 59 i 73 w jedną linię o dwóch wariantach oraz jej przedłużenie z okolic placu Wolności do dworca kaliskiego ulicami Zachodnią, Więckowskiego, Żeromskiego, Struga, Łąkową i Karolewską, co umożliwiłoby stworzenie realnej alternatywy za linię autobusową nr 99;
- 5) Skierowanie linii autobusowej nr 60 ze Strykowa i Imielnika do dworca Łódź Fabryczna, zgodnie z wolą wyrażoną przez kilkuset łodzian oraz zmianę jej trasy na terenie miasta: w kierunku południowym ze skrzyżowania Strykowska-Inflancka ulicami Inflancką, Zagajnikową, Sporną, Pankiewiczą, Palki, Uniwersytecką. W kierunku północnym Palki, Wojska Polskiego, Sporną, Zagajnikową, Inflancką i dalej w kierunku Strykowa;
- 6) Skrócenie trasy linii autobusowej nr 75 ze skrzyżowania Rydza-Śmigłego-Piłsudskiego ulicami Kopcińskiego-Palki-Wojska Polskiego-Sporną-Pankiewiczą oraz przywrócenie jej kursowania w weekendy;
- 7) Przedłużenie linii autobusowej nr 77 ze skrzyżowania Przędzalniana-Piłsudskiego ulicami Piłsudskiego-Rokicińską-Puszkina-Służbową-Augustów-Przybyszewskiego-Czakowskiego oraz przywrócenie jej kursowania w weekendy;
- 8) Przedłużenie linii autobusowej nr 78 z Żabiańca do placu Wolności ulicami Wielkopolską, Lutomierską, Zachodnią i Ogrodową;



- 9) Ustanowienie nowej trasy linii autobusowej nr 79 ze skrzyżowania Pojezierska-Hipoteczna ulicami Pojezierską-Brzóska (w przeciwnym kierunku: Sierakowskiego)-Limanowskiego-Zachodnią-Drewnowską-Kacprzaka-Długosza-Włóknarzy
- 10) Wzmocnienie linii autobusowej nr 81 i utworzenie jej wariantu obsługującego ulice Aleksandrowską, Szparagową i Wersalską;
- 11) Przebudowę ulicy Pomorskiej w okolicy ronda Solidarności polegającej na wydzieleniu torowiska z jezdni; wyznaczenie buspasów na ulicach Jaracza/Więckowskiego i Tuwima/Andrzeja Struga na odcinku Kilińskiego-Zachodnia/Kościuszki w kierunku zachodnim oraz ulicy Próchnika na odcinku Gdańska-Zachodnia w kierunku wschodnim oraz zmianę organizacji ruchu na ulicy Gdańskiej polegającą na ograniczeniu możliwości wjazdów do docelowych gospodarczych;
- 12) Wprowadzenia przystanków na żądanie w miejscach peryferyjnych oraz opracowania programu poprawy infrastruktury przystankowej pod kątem osób niepełnosprawnych oraz rodziców z małymi dziećmi;

Uważamy, że te 12 modyfikacji niczym 12 minut, którymi miasto reklamowało swoje zmiany, stanowią absolutne minimum, po wdrożeniu którego program Łódź łączy mógłby zacząć rzeczywiście łączyć, a nie tylko dzielić i irytować mieszkańców naszego miasta, łodzianki i łodzian. By nie nadwyręzać napiętego budżetu miasta proponujemy sfinansować część zmian w komunikacji poprzez rezygnację z budowy podziemnej drogi i parkingów w sąsiedztwie EC-1 oraz rezygnację lub radykalne ograniczenie przedsięwzięcia polegającego na budowie Orientarium na terenie ZOO w Łodzi.

Jednocześnie, wiedząc iż radykalna poprawa jakości taboru tramwajowego i stanu torowisk oraz przystosowanie MPK do nowych zadań nie są możliwe w krótkim czasie postulujemy powołanie linii autobusowych ekspresowych, które – w przeciwieństwie do założeń reformy – celowo dublowałyby tramwaje na kluczowych trasach w mieście, pomagały jednak zarazem w rozładowaniu przepełnionych tramwajów i innych linii autobusowych. Linie ekspresowe kursowałyby jedynie w dni robocze, w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego dowożąc rano do centrum, a popołudniu z centrum do osiedli.



Przejazd nimi byłby obciążony wyższą opłatą niż w przypadku pozostałych pojazdów komunikacji miejskiej. Proponujemy utworzenie następujących linii ekspresowych:

- 1) E-1 na trasie Rondo Powstańców 1863 r.-Julianowska-Zgierska-Zachodnia-Kościuszki-Politechniki-Paderewskiego-Broniewskiego-Felińskiego-Gojawczyńskiej-Dąbrowa
- 2) E-2 na trasie Dell-Aleja Terroryzmu 11 Września-Józefiaka-Zakładowa-Księżąt Polskich-Przybyszewskiego-Puszkina-Rokicińska-Piłsudskiego-Sienkiewicza-Wigury-Żwirki-Kościuszki-Dworzec Tramwajowy Centrum
- 3) E-3 na trasie Dworzec Tramwajowy Centrum—Piłsudskiego-Mickiewicza-Bandurskiego—Krzemieniecka-Retkińska-Wyszyńskiego-Armii Krajowej-Kusocińskiego-Popiełuszki-Retkinia (w przeciwnym kierunku: Popiełuszki-Maratońska-Armii Krajowej)
- 4) E-4 na trasie Dworzec Tramwajowy Centrum-Piłsudskiego-Mickiewicza-Łąkowa-Żeligowskiego-Zielona-Legionów-Włókniarzy-Limanowskiego-Aleksandrowska-Rydzowa-Rojna

Linie ekspresowe, kursujące z częstotliwością do 10 minut, zatrzymywałyby się jedynie na kilku wybranych przystankach na swoich trasach, przez co stanowiłyby doskonałe uzupełnienie siatki połączeń MPK w Łodzi. Poprzez swoją szybkość mogłyby nie tylko pomóc rozładować zbyt duże obciążenie magistralnych linii tramwajowych, a także przyciągnąć do komunikacji miejskiej nowych pasażerów.

Okręg Łódzki Partii Razem