

Protokół nr 4/II/17
posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu
Rady Miejskiej w Łodzi
które odbyło się 17 i 20 lutego 2017 r.
w Urzędzie Miasta Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 104

I. Obecność na posiedzeniu

1. Członkowie Komisji

- stan..... 11
- obecnych.....
- nieobecnych..... 0

2. Zaproszeni goście – według listy

Listy obecności stanowią załączniki nr 1 i 2 do nin. protokołu.

II. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Prezentacja nowego planu transportowego.
2. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – **druk nr 328/2016.**
3. Sprawy różne i wniesione

III. Przebieg posiedzenia

Posiedzenie otworzył Przewodniczący Komisji p. **Bartosz Domaszewicz**. Radni jednomyślnie przyjęli zaproponowany porządek.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy są uwagi do porządku obrad.

Radny p. Sebastian Bulak zapytał, czy punkt nr 1 obejmuje prezentację wyników konsultacji społecznych dotyczących wprowadzenia tego planu.

Przewodniczący Komisji: Ten plan obejmuje prezentację nowego planu transportowego, który jest pokłosiem tamtych konsultacji i zapewne jakiś wstęp będzie ich wynikiem. Tą część będzie prezentował pracownik Biura Strategii i Analiz, które wspólnie z Zarządem Dróg i Transportu i Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji opracowywało nową siatkę połączeń. Jeśli zakres prezentacji nie będzie zawierał wyników konsultacji to można zwrócić się z pytaniami w fazie pytań. Jeśli jest życzenie, aby powstał nowy punkt, który będzie wyłącznie z referowaniem wyników konsultacji to taki wniosek zostanie przyjęty do kolejnego posiedzenia komisji.

Radny p. Sebastian Bulak zgłosił wniosek formalny o rozszerzenie porządku o punkt poświęcony prezentacji wyników konsultacji społecznych.

Przewodniczący Komisji: Przedstawiony wniosek mogę poddać pod głosowanie, natomiast mam głębokie przekonanie, że on będzie na Komisji nie do zrealizowania, ponieważ należy się do punktu przygotować, przyjść z konkretną prezentacją. Pan otrzymał porządek obrad 7 dni przed posiedzeniem, 7 dni miał Pan na to, żeby skontaktować się ze mną, a zawsze uwzględniam wnioski radnych, jeśli chodzi o porządki obrad. Można było nawet podczas sesji, dzień wcześniej zgłosić taką potrzebę. Robienie tego teraz jest z góry skazane na porażkę, ponieważ nie będziemy w stanie tego punktu zrealizować.

Radny p. Sebastian Bulak: Chciałem przypomnieć rozmowę przed zwołaniem Komisji, w której sygnalizowałem, że będę chciał wprowadzić taki punkt.

Przewodniczący Komisji poddał pod głosowanie zgłoszony przez radnego p. Sebastiana Bulaka wniosek: Prezentacja wyników konsultacji społecznych dotyczących wprowadzenia nowego planu transportowego w punkcie 1.

Wynik głosowania: „za” – 3 głosy, „przeciw” – 4 głosy, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

Wniosek nie został przyjęty.

Punkt 1.: Prezentacja nowego planu transportowego.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek przedstawił informację na temat nowej sieci połączeń komunikacji miejskiej. Prace nad siatką połączeń prowadzone są przez dwa zespoły, które zostały powołane kolejnymi rozporządzeniami Prezydenta Miasta. Te zespoły składały się z pracowników Zarząd Dróg i Transportu, Biura Strategii Miasta, MPK – Łódź Sp. z o. o., Miejskiej Pracowni Urbanistycznej oraz Biura Architekta Miasta. Pierwszym etapem prac były konsultacje społeczne, które trwały około pół roku na przełomie 2015/2016. Odbyło się około 100 spotkań, na których mieszkańcy mogli prezentować swoje opinie. W ciągu tych spotkań odbyło się 36 spotkań na każdym z osiedli w Łodzi. Na podstawie informacji i sugestii zebranych od mieszkańców, na podstawie opracowań naukowych wykonanych przez Uniwersytet Adama Mickiewicza w Poznaniu i Uniwersytet Łódzki – Wydział Nauk Geograficznych, na podstawie badań napełnień, którymi dysponowaliśmy, na podstawie pewnych wytycznych i pewnych zasad, następnie od kwietnia do końca 2016 roku przygotowaliśmy nowy układ połączeń tramwajowych i autobusowych. To co się zmienia i to, co jest zupełnie nową jakością przy tej nowej siatce połączeń, to jest to, że po raz pierwszy w historii na wszystkich liniach tramwajowych i na większości autobusowych uruchamiamy jednolitą wspólną i powtarzalną częstotliwość, czyli rezygnujemy z takiej obsługi jaką mamy obecnie gdzie poszczególne linie jeżdżą raz co 10, co 12, co 15, 18, 20, 24 minuty. Staraliśmy się tak pogrupować trasy i potoki pasażerów, aby uzyskać maksymalnie dużo linii funkcjonujących z częstotliwością podstawową, czyli 12 minut (5 pojazdów na godzinę). Do tego cztery linie funkcjonują jako linie wzmocnione z częstotliwością dwukrotnie większą, czyli linia 10, 11 i 12 są to linie, które jeżdżą co 6 minut z wariantami i linia autobusowa 96 kursująca co 6 minut. Efekt jest taki, że na trasach magistralnych otrzymujemy komunikację miejską w takim standardzie, w jakim kursuje metro, czyli z częstotliwością 2, 3 minut, nie musimy patrzeć do rozkładu jazdy, tak długo jak jedziemy danym ciągiem, wychodzimy na przystanek, tramwaj bądź autobus podjeżdża, nie musimy się martwić o to, ile będziemy czekać na przystanku. To, że poukładaliśmy trasy od nowa, pogrupowaliśmy te kierunki taka, aby uzyskać ta jedną wspólną częstotliwość pozwala nam wyeliminować sytuacje, w których co jakiś czas mamy stado pojazdów, czyli kilka linii

zjeżdża się na raz na ten sam przystanek a potem jest duża luka pomiędzy kolejną grupą pojazdów. To ma też do pewnego stopnia wpływ na warunki ruchowe, bo sygnalizacja ma ograniczoną przepustowość i często, kiedy mamy sytuację, że nam trzy cztery linie się zjeżdżają to te pojazdy, które są na końcu nie są już w stanie przejechać przez światła, czekają do następnej zmiany świateł, zaczynają się opóźniać. To, co było celem nadrzędnym przy takim działaniu, to było doprowadzenie do sytuacji, w której na możliwie wielu trasach komunikacja zbiorowa jest w stanie konkurować z samochodem osobowym. Przynajmniej eliminujemy ten dodatkowy czas podróży, jakim jest czekanie na przystankach na pojazdy. Tak jak widać całe centrum mamy obsługiwane z kilkuminutową częstotliwością. To sprawia, że podróżując po centrum będziemy w stanie zacząć nawiązywać konkurencję z samochodem, czyli do krótkich przemieszczeń po centrum, tam gdzie ten ruch samochodowy jest najbardziej uciążliwy, bo on wymaga miejsc postojowych, wymaga miejsca na ulicach, którego brakuje. Na tych krótkich relacjach w pierwszej kolejności staramy się nawiązywać jakąś konkurencję i dawać transportowi zbiorowemu określoną przewagę nad samochodem. Na ciągu ŁTR mamy mieć częstotliwość 2 – minutową, na Radogoszcz, na Teofilów, na Trasie W-Z częstotliwość ma wynosić 3 minuty, na Przybyszewskiego – 3 minuty. Natomiast na sieci tramwajowej epizodycznie występują odcinki, gdzie mamy częstotliwość 12 – minutową, na ogromnej części są to dwie, trzy cztery linie, które dają nam bardzo dużą regularność kursowania. Wśród korzyści poza zwiększeniem regularności należy wymienić to, że o około zwiększa nam się długość obsługiwanej sieci, czyli około 40 km nowych odcinków ulic będzie obsługiwanych przez komunikację miejską. Ma to ogromne znaczenie w Łodzi, które jest Miastem starzejącym się, wciąż na terenie Łodzi są duże osiedla zabudowy wielorodzinnej, na której mieszkańcy mają dystans do najbliższego przystanku rzędu nawet 1 km. Jest to problem dla osób starszych, ale jest to także ogromny problem dla zwykłych pasażerów, bo to bardzo mocno obniża prędkość przejazdu. Musimy pamiętać o tym, że komunikacja miejska, czy czas przejazdu dla pasażera nie liczy się od momentu, kiedy on wsiądzie do tramwaju i rozpoczyna jazdę. Od tego momentu liczy się tylko opłata, jaką wnosimy jeżeli korzystamy z biletu jednorazowego. Natomiast czas podróży liczy się od momentu, kiedy ja zamykam drzwi od mojego domu, do momentu wejścia tutaj na Komisję i będę mógł zacząć prezentację. Cały ten czas to jest czas, który jest czasem podróży i jeżeli ja mam do wyboru, czy jechać komunikacją miejską, czy jechać samochodem to biorę pod uwagę cały ten czas. Biorę pod uwagę to, że muszę dojść do tramwaju, że zmarnuję na to 5-10 minut, że czas przesiadki wliczy mi się do podróży, że czas czekania na przystanku wliczy mi się do podróży i potem czas dojścia od przystanku. Czyli eliminując te wszystkie elementy nie związane bezpośrednio z podróżą, ale związane z dostępnością i częstotliwością jesteśmy w stanie sprawić, że pasażer przejedzie szybciej. Na potrzeby prac zespołu zostało wykonane opracowanie przez Wydział Nauk Geograficznych UŁ i zawierało ono min. badanie dostępności do sieci przystanków na terenie Łodzi. Jak widać na zaprezentowanej mapie są obszary białe, gdzie dystans do najbliższego przystanku wynosi powyżej kilometra, obszary najbardziej intensywnie czerwone gdzie dystans wynosi powyżej 750 m. Poza obszarami niezurbanizowanymi i słabo zurbanizowanymi są tutaj fragmenty Miasta, które są tak naprawdę dużymi osiedlami zabudowy wielorodzinnej, np. Osiedle im. Reja, czy Osiedle przy ul. Inowrocławskiej, skraj osiedla Janów, osiedle Piastów, osiedle Marysin Doły, osiedle Dąbrowa. Tam gdzie jest to możliwe staramy się te luki załatać. Jednym z przykładów jest osiedle Radogoszcz Wschód i Zachód oraz spięcie tych dwóch osiedli. Linia 89 została

uruchomiona jako pilotażowa w sierpniu 2016 roku, która się jak najbardziej przyjęła. Mieszkańcy w ankiecie zdecydowali o jej pozostawieniu. Kolejne przykłady to ulica Zbaraska i Kossaka na Dąbrowie, ulica Franciszkańska, ulica Żubardzka i Inowrocławska, osiedle Janów, pogranicze Starego Rokicia i Nowych Sadów i kilka innych dodatkowych obszarów, gdzie dotychczas brakowało tej komunikacji. Kolejny element, jaki udaje nam się dodać to jest uporządkowanie sieci komunikacji nocnej, przywracamy kursowanie przez cały tydzień co 30 minut, czyli ta komunikacja nocna będzie mogła znowu służyć mieszkańcom również w dojazdach do pracy. Komunikacja nocna jest ważna dla obsługi życia nocnego, ale również ma istotne znaczenie dla mieszkańców, którzy bardzo wcześnie zaczynają pracę, którzy dojeżdżają na pierwsze pociągi, ale też dla tych, którzy koczują pracę po drugiej zmianie, bądź późnym wieczorem. Dodatkowo też rozdzielamy te linie, gdzie klika nocnych linii jedzie wspólną trasą, ponieważ wszystkie linie nocne i tak spotykają się w jednym punkcie na ul. Kościuszki. Natomiast to, co się zmienia w komunikacji nocnej, to rezygnujemy z obsługi odcinków, gdzie była śladowa frekwencja, czyli odcinków na osiedla jednorodzinne tj. Imielnik, Osiedle przy ul. Szczecińskiej. To, co jest istotne pracując nad tym układem tras, układając go utrzymujemy tę samą pracę przewozową z jaką mieliśmy do czynienia wcześniej, jak była zakładana. Porządkujemy układ tras, zmieniamy układ linii, zmieniamy częstotliwości na tych liniach, natomiast nie wymaga to dodatkowych wozokilometrów. Wykorzystujemy tę infrastrukturę, która powstała w ostatnich kilku latach, czyli wykorzystujemy te węzły przesiadkowe, które powstały w ramach budowy Trasy W-Z, w ramach przebudowy Dworca Łódź – Fabryczna, porządkujemy układ linii tak, żeby ta infrastruktura była racjonalnie wykorzystywana, żeby tramwaj rzeczywiście miał tę rolę wiodącą tam gdzie, jest w stanie ją pełnić. Popracowaliśmy również nad punktualnością kursowania w ramach kolejnego pilotażu. W okresie wakacyjnym wyłączyliśmy z ruchu tranzytowego ulicę Zieloną, Narutowicza w rejonie Kościuszki, ulicę Legionów. To nam pozwoliło zejść z około 10 – minutowych opóźnień, czyli te linie, które kursują po ulicy Zielonej kursują już dużo bardziej punktualnie. Eliminujemy część kursów o minimalnej frekwencji, fragmenty tras na liniach nocnych. Na poziomie pracy specjalistów od rozkładów jazdy zostanie też wyeliminowane nakładanie się komunikacji dziennej z nocną. To też są znaczne oszczędności i ten tabor i te kursy możemy zrealizować w godzinach, kiedy lepiej się przysłużą pasażerom. Ponadto na kilku wybranych liniach rezygnujemy z kursowania w weekendy, na wybranych liniach pojedynczych możemy rezygnować z kursów późnowieczornych. Na części tras pojawi się konieczność dodatkowej przesiadki, aczkolwiek należy również pamiętać, że na części tras pojawią się połączenia bezpośrednie. Na pewno jest tak, że ci którzy obecnie mają połączenie bezpośrednie i je tracą to będą tą grupą bardzo widoczną w mediach, bardzo zwracającą uwagę na tę zmianę. Natomiast będzie też duża grupa, która uzyska coś nowego, nawet w tej warstwie podróży bezpośredniej. To, że ograniczamy na kilku liniach kursowanie w weekendy i w godzinach późnowieczornych oczywiście też jest dla pojedynczych osób zauważalnym problemem. Nie są to linie, które pozostawiałyby obszar zupełnie bez obsługi, natomiast trzeba będzie podróżując brać poprawkę na to, że nie wszystkie linie są dostępne przez cały czas. To, co chyba jest największym zagrożeniem i problemem, to jest to, że skala zmiany jest ogromna. Dotyczy to mniej więcej połowy linii tramwajowych i zdecydowanej większości linii autobusowych. Musimy również pamiętać, że ten układ autobusowy, który mamy to jest układ odziedziczony tak naprawdę po latach 70-tych i 80-tych XX wieku, i od tego czasu nie było dużej reformy linii autobusowych. Jednak od tego czasu zmieniło się bardzo wiele, zmieniły się kierunki

przemieszczeń, zmieniły się potrzeby, mobilność, ruchliwość mieszkańców, żyjemy w zupełnie innych świecie niż 40 lat temu, a poruszamy się cały czas układem tylko lekko korygowanym w ramach jakiś doraźnych potrzeb. Ograniczenie kursów nocnych do większych osiedli i zakładów pracujących w trybie ciągłym oczywiście dla pojedynczych osób może być problemem, natomiast musimy pamiętać, że mówimy tu o komunikacji zbiorowej, o finansowaniu komunikacji zbiorowej z budżetu Miasta i przy pewnych napełnieniach typu jedna, dwie osoby, brak pasażerów, bardzo poważnie trzeba postawić pytanie, czy Miasto powinno takie kursy finansować biorąc pod uwagę, że każdy przejeżdżany przez autobus miejski kilometr to około 7-8 zł. To, co pojawia się jako zagrożenie i szansa to musimy mówić o uprzywilejowaniu pojazdów komunikacji miejskiej i może się to odbywać kosztem innych użytkowników ruchu, co oczywiście będzie się wiązało z dyskusjami, aczkolwiek w konsultacjach społecznych jak i potem w praktyce, kiedy ograniczaliśmy ruch na ulicach Zielonej i Legionów tak naprawdę było bardzo duże poparcie społeczeństwa dla tego typu rozwiązań. Dopiero po wdrożeniu tego systemu w całości i przetestowaniu pewnych rozwiązań możemy mówić o badaniu zadowolenia pasażerów z tych rozwiązań i ewentualnych korektach. Trzeba tu mieć w pamięci przykład ulicy Nastrojowej, gdzie wtedy, kiedy uruchamialiśmy połączenie wydawałoby się, że ogromna większość mieszkańców jest przeciw, natomiast po kilku miesiącach funkcjonowania linia przyjęła się na tyle dobrze, że w badaniach ankietowych 70 % mieszkańców i pasażerów wypowiedziało się, iż ten przebieg linii jest optymalny i chcą jego utrzymania. Uważamy, że układ linii komunikacyjnych to jest coś, co potrzebuje czasu, żeby mieszkańcy się go nauczyli, żeby mieszkańcy zrozumieli w jaki sposób najszybciej się przemieszczą pomiędzy różnymi punktami. My ze swojej strony będziemy robili wszystko, żeby ta informacja była możliwie pełna i mniej więcej od połowy marca zacznie się kampania informacyjna zmasowana, po to, żeby nie było mieszkańca, któryby się nie natknął na informacje o zmianach. Z drobnych zmian, które się pojawiają, to na trzech skrzyżowaniach jest wymagana korekta łuków, musi być wymienionych około 25 zestawów progów, do wyznaczenia jest około 90-95 nowych przystanków, maksymalnie 30 przystanków może wymagać prac brukarskich bądź napraw, do tego drobne zmiany w organizacji ruchu mogące dotyczyć parkowania, przebiegu pasów, oznakowania pionowego i poziomego. Po za tym musimy wybudować jedną zatokę postojową na ulicy Papierniczej i zorganizować punkty socjalne dla prowadzących. Oprócz tego musimy przygotować rozkłady jazdy, trzeba wykonać tablice z informacją dla pasażerów, przygotować część map i schematów oraz zająć się ich dystrybucją. Przed MPK stoi ogromne zadanie przeszkolenia swoich pracowników z nowego układu, pokazania w jaki sposób te linie będą jeździć. Jeśli chodzi o tramwaje, będzie siedemnaście linii miejskich – linie 10, 11, 12 z dodatkowym wzmocnieniem w dni robocze, linie 16 i 17 kursują tylko w dni robocze. Linia nr 16 to nowa linia łącząca Kurczaki, Politechnikę, ulicę Kopernika, al. Włókniarzy z Teofilowem. Linia nr 17 to obecne 15 A. Pasażerowie zgłaszali, że numeracja 15 i 15A im się myli, stąd nowa linia nr 17. Dodatkowo linie nr 4, 7 i 16 czasowo będzie kursowały rzadziej, czyli linia nr 4 i 16 co 24- minuty, linia nr 7 co 18 minut. Tutaj czekamy na proces szkolenia motorniczych, mamy nadzieję, że do końca roku on się zakończy i te linie wejdą na swoją podstawową częstotliwość. Natomiast jeśli chodzi o linie podmiejskie, to będą cztery linie, linia 45 i 46 do Zgierza i Ozorkowa, na terenie Łodzi stworzą miejską linię nr 18, która będzie kursować z częstotliwością 12 minutową. To się też przełoży na to, że na terenie Zgierza do Osiedla Kurak ta częstotliwość będzie wyższa. Kolejna linia podmiejska to linia nr 41 do Pabianic, kursująca

co około 24 minuty, na trasie niezmienionej i linia nr 43 w wariantach A i B do Konstancy nowa i Lutomiarska, kursująca co 20-30 minut. Linie podmiejskie przestają być liniami, które jeżdżą przez całe Miasto na drugi koniec Miasta, ponieważ poza granicami Miasta infrastruktura torowa i sieciowa są w fatalnym stanie. Dopóki gminy ościenne nie przystąpią do remontów torowisk oraz sieci nie mamy gwarancji punktualnego kursowania na tych trasach, a co za tym idzie nie możemy sobie pozwolić, żeby te linie opóźniały nam tramwaje na głównym ciągu. Przypominam, że na al. Kościuszki będziemy mieli trzydzieści tramwajów w ciągu godziny, czyli równo, co 2 minuty będzie podjeżdżał tramwaj, jakiegokolwiek spóźnienie wygenerowane gdzieś między Łodzią a Ozorkowem, czy Zgierzem od razu powodowałoby nam rozsypanie się układu połączeń na tych trasach i opóźnienie wszystkich linii miejskich. Jeśli chodzi o komunikację nocną, rezygnujemy z odcinków najbardziej peryferyjnych, rozpoczynamy kursowanie o 23:00. Pojedyncze kursy tramwajowe, które jeżdżą do Konstancy nowa i Lutomiarska pozostają bez zmian, pojawia się ósma dodatkowa linia nocna, która rozpocznie trasę na punkcie przesiadkowym przy al. Kościuszki i przez Dworzec Fabryczny, Tuwima, Księży Młyn, Zarzew dojedzie na Dąbrowę. Jeśli chodzi o komunikację autobusową zmiany tras dotyczą ogromnej większości linii. Około dwudziestu pięciu linii pojedzie z podstawową częstotliwością 12 minut. Na niektórych trasach peryferyjnych zastosowaliśmy takie rozwiązanie, że tworzymy linie wariantowe gdzie kilka wariantów na odcinku wspólnym daje nam wspólną częstotliwość. Tak jest w przypadku ulicy Brzezińskiej, gdzie od Dworca fabrycznego do osiedla Sikawa kursujemy co 12 minut a nawet z pewnymi dodatkowymi kursami i potem te autobusy nam się rozjeżdżają do Kalonki, Nowosolnej, Brzezin, Skoszew i na ulicę Zjazdową. Pojawiają się nowe relacje bezpośrednie np. bezpośredni autobus z Retkinii na Politechnikę czy bezpośrednie połączenie z osiedla Widzew wschód w rejon Urzędu Miasta. Typowym linii dowozowych, które by dowoziły tylko do pierwszego punktu na trasie i nigdzie dalej praktycznie w tym układzie nie ma. Jeżeli tworzymy takie linie, których dodatkową funkcją jest dowożenie do tramwaju to one najczęściej wchodzi nam na jakąś ulicę, gdzie tego tramwaju nie ma, czyli się przeplatają, możliwa jest przesiadka, natomiast autobus jedzie dalej. To co z czym musieliśmy się mierzyć i z czym spotykają się pasażerowie, to to, że ze względu na parametry dróg nie na wszystkich liniach możemy jeździć każdym taborem. Są trasy gdzie możemy jechać tylko taborem krótkim ośmiometrowym. Są trasy gdzie możemy jeździć tylko autobusami dwunastometrowymi i są w końcu trasy, gdzie autobus przegubowy jest koniecznością ze względu na spodziewane napełnienie. Jest to jakiś dodatkowy element, z którymi musimy się mierzyć i który czasami powoduje np. rozcięcie linii na dwie niezależne trasy.

Prezentacja obrazująca propozycję nowej siatki połączeń stanowi **załącznik nr 5** do protokołu.

Przewodniczący Komisji otworzył fazę pytań.

Radny p. Łukasz Magin ponowił wniosek formalny, złożony wcześniej przez radnego p. Sebastiana Bulaka żeby do punktu 1a wprowadzić informację Prezydenta Miasta Łodzi na temat przebiegu i wyników konsultacji społecznych w sprawie Nowego Planu Transportowego.

Przewodniczący Komisji poddał pod głosowanie przedstawiony wniosek:

Wynik głosowania: „za” – 6 głosy, „przeciw” – 5 głosy, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

Wniosek został przyjęty.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Zaniepokoiła mnie linia autobusowa, która miałaby przebiegać torem ul. Północnej i Ogrodowej, ponieważ zdajemy sobie sprawę, że w pewnych godzinach ruch samochodowy na tej jezdni w ogóle się nie odbywa, zwłaszcza w godzinach popołudniowych na jezdni ul. Północnej w stronę Manufaktury może się okazać, że będzie to tzw. niedźwiedzia przysługa dla potencjalnych pasażerów, ponieważ kto się zdecyduje wsiąść do tego autobusu, a gdyby go nie było, to szybciej by doszedł pieszo. Jak Państwo sobie wyobrażacie funkcjonowanie tej linii.

Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Generalnie wszystkie rozkłady jazdy są ustalane wspólnie z przewoźnikiem, na tych odcinkach, gdzie istnieje ryzyko wydłużonego czasu przejazdu, który zostanie uwzględniony w projektach rozkładów.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Pytanie dotyczyło sensu takiej linii, ponieważ w godzinach 16.00-17.00 na jezdni ul. Północnej w stronę Manufaktury czas przejazdu między ul. Kilińskiego, a skrzyżowaniem z ul. Zachodnia to jest ok. 15-20 min. w praktyce. Czy jest sens wpuszczać tam autobus.

Przewodniczący Komisji: Pytanie dotyczy tego, czy ta komunikacja, którą planujemy jest realna. Czy jest jakiś pomysł, jak spowodować, żeby komunikacja zbiorowa miała tam pierwszeństwo.

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Cały układ jest dość skomplikowany, bo nawet każda przecznica, tam, gdzie są główne ciągi, tam gdzie są założenia priorytetu dla komunikacji zbiorowej- szynowej, patrząc na al. Kościuszki i al. Piłsudskiego, al. Mickiewicza założenie jest, że jest głównym priorytetem. Chodzi głównie o to żeby te tramwaje się nie spóźniały. Wiadomo, że każdy układ komunikacyjny, autobusowy, który jedzie wspólnie z komunikacją indywidualną jest narażony na to ryzyko. My po wprowadzeniu tego będziemy monitorować to, co będzie można, będziemy starali się wysterować sygnalizacją świetlną w trakcie pojawienia się autobusu. Nie jesteśmy w stanie tego tak od razu powiedzieć jak będzie ten cały układ funkcjonował. Jeśli będzie cały układ, w październiku odnosząc się nie tylko do tego, co jest teraz, ale do tej całej siatki połączeń planuję przeprowadzić potężne badania struktury poruszania się i układ będzie korygowany tak, żeby był jak najbardziej optymalny.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Akurat w przypadku ul. Północnej to nie ma co się zastanawiać jak to może działać, tylko wystarczy zobaczyć, co tam się autentycznie dzieje. Tam po prostu nie ma ruchu, tylko stoją samochody, więc na pewno dolożenie autobusu nie wpłynie w żaden sposób na rozładowanie tego ruchu. Jeżeli chodziło przede wszystkim o zapewnienie jakiegoś skomunikowania tej części ul. Ogrodowej, to może w tym wypadku zamiast tworzyć takie warianty, które by polegały na wrzuceniu autobusu dalej w ul. Północną żeby dublowałby się z tramwajem, to może wprowadzić ruch okrężny dookoła tego sektora Manufaktury. Ale poddaję tylko pod rozważenie.

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Sprawa jest bardziej skomplikowana, ale Miasto szykuje się do dużych inwestycji, więc musi być możliwość przygotowania do funkcjonowania tego całego układu.

Przewodniczący Komisji: To mam prośbę. Proszę się zastanowić jak ma wyglądać organizacja ruchu na tej ulicy, bo być może np. w godzinach szczytu komunikacyjnego skoro stawiamy na priorytet dla komunikacji zbiorowej zrobmy buspas w godzinach szczytu dla

komunikacji zbiorowej po to, żeby pokazać, że na ul. Ogrodowej i Północnej, ci, którzy jeżdżą komunikacją zbiorową jadą szybko i wygodnie. To się spotka z buntem kierowców, ale stawiamy na komunikację – bądź my konsekwentni.

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Wprowadziliśmy kilka takich rozwiązań. Jeśli chodzi o ten układ, to założenia są takie, że czasy mają być urealnione, może będzie faktycznie dłużej jechał, ale czas ma być rzeczywisty. To nie jest tak, że od 2 kwietnia wszystko zrobię. Będziemy się starać sukcesywnie modernizować, obrabiać ten układ, żeby był jak najbardziej wydolny.

Przewodniczący Komisji: Chciałbym, żeby na tym konkretnym przypadku pomyśleć, co tam można zrobić, przykładowo, nie oczekując, że to zostanie zrealizowane z dniem 2 kwietnia, bo być może to będzie wymagało jakiś prac, ale proszę wziąć to pod uwagę.

Radny p. Sebastian Bulak: Chciałbym się zapytać, kto był inicjatorem Nowej Siatki połączeń i kiedy ta idea się narodziła.

Przewodniczący Komisji: Pan radny wie o Nowym Planie Transportowym dla Łodzi i dyskusja w ramach UMŁ i Rady Miejskiej toczy się, przynajmniej od 2 lat. Pierwotna koncepcja tego planu przygotowana przez zewnętrzną firmę w drodze zlecenia, firmę z Gdańska, która opracowała taka koncepcję połączeń okazała się w opinii tej Komisji być porażką. Tamten plan wydawał się odbiegać od realiów Łodzi i Komisja wspólnie sugerowała, żeby nowy plan transportowy został opracowany siłami własnymi Urzędu Miasta Łodzi oraz osób zaangażowanych w Inicjatywie na Rzecz Przyjaznego Transportu, czyli organizacjom pozarządowym, po to żeby to robili łodzianie, osoby, które się transportem w Łodzi interesują, z niego korzystają oraz urzędnicy, którzy znają Łódź, a nie zewnętrzna firma z Gdańska. Ten plan jest właśnie pokłosiem tej pracy, w którą zostały zaangażowane osoby z Inicjatywy na Rzecz Przyjaznego Transportu i ten plan prezentowany na Komisji ma charakter spotkania informacyjnego. Rada Miejska w żaden sposób formalnie w drodze głosowania takiego planu nie przyjmuje, gdyż radni nie mają w swoich kompetencjach konkretnych linii, radni decydują o środkach, natomiast organizatorem transportu zbiorowego Łodzi jest Zarząd Dróg i Transportu, który na sugestie naszej Komisji przygotował Plan Transportowy wspólnie z Inicjatywą na Rzecz Przyjaznego Transportu, MPK i Biurem Strategii Miasta.

Radny p. Sebastian Bulak: Kto zatwierdził nową siatkę połączeń?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Nie jest jeszcze zatwierdzona formalnie, ale będzie zatwierdzona przez Prezydenta Miasta Łodzi.

Radny p. Sebastian Bulak: Jeżeli nie jest zatwierdzona to dlaczego została ogłoszona publicznie?

Przewodniczący Komisji: Formalnie rzecz biorąc organem w strukturze UMŁ, który odpowiada za organizację transportu zbiorowego jest Zarząd Dróg i Transportu i rozumiem, że ten dokument wychodzący uzyskał akceptację ZDiT.

Radny p. Mateusz Walasek: Chyba jest jakaś procedura zatwierdzania linii?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Nie ma takiej procedury.

Radny p. Sebastian Bulak: Kto podpisał dokument o ogłoszeniu nowej siatki? Kiedy ten dokument został ogłoszony, w jakiej formie i jak został ogłoszony?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Nie ma takiego dokumentu na teraz. Pracownicy Zarządu Dróg i Transportu, Biura Strategii Miasta i MPK

wspólnie nad dokumentem pracowały na podstawie konsultacji, jakie były przeprowadzane została opracowana siatka połączeń.

Radny p. Sebastian Bulak: Dokument został ogłoszony na konferencji prasowej, w której brała udział Prezydent Miasta, Pan Dyrektor oraz Dyrektor Biura Strategii Miasta. Rozumiem, że to nie jest w forma żadnego Zarządzenia, Państwo ogłosili dokument, który nie ma żadnej mocy prawnej, a Państwo podali go do publicznej wiadomości.

Przewodniczący Komisji: Żadna siatka połączeń i rozkład linii nie jest przyjmowany np. drukiem Rady Miejskiej, regulacja i organizacja ruchu leży w kompetencjach Prezydenta miasta. Należy przyjąć, że jeżeli jest to zaprezentowane publicznie to uzyskało akceptację zarówno Pani Prezydent jak i podległych urzędników, dlatego jest prezentowane publicznie.

Radny p. Sebastian Bulak: Do publicznej wiadomości podano i głośzono pewien dokument, ale żadnego aktu prawnego wykonawczego nie ma.

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Formalnie jest Zarządzenie Prezydenta Miasta, które powołuje Zespół Sterujący, który się tym zajmuje i na podstawie tego zostało to podjęte. To nie jest Plan Transportowy tylko siatka połączeń. Plan Transportowy jeszcze zostanie ogłoszony.

Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Chciałbym nadmienić, że układ połączeń leży w kompetencjach komórki powołanej przez Prezydenta Miasta, czyli Zarząd Dróg i Transportu. Nigdy nie było tak, żeby zmiana transy była podejmowana poprzez Zarządzenie Prezydenta.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Z pytań zdaje się wynikać taka teza, że podjęcie decyzji o wprowadzeniu nowej siatki połączeń wymagałoby jakiegoś formalnego dokumentu, choćby w postaci Zarządzenia Prezydenta Miasta Łodzi, jeżeli Pan radny twierdzi, że wymagałoby, to konieczne jest wskazanie, z jakiego przepisu prawa... Skoro nie ma takiego przepisu to nie jest wymagana żadna forma szczególna zarządzenia, bo to by oznaczało, że każde skrócenie linii o jeden przystanek, też by wymagało Zarządzenia Prezydenta Miasta, oczywiście w praktyce nie jest to stosowane ani w Łodzi, ani w innych miastach, ponieważ nie wynika z obowiązującego prawa.

Radny p. Sebastian Bulak: Rozumiem, że Rada Miejska nie podejmuje tutaj żadnej decyzji, ale nie uważa Pan, że dobrze by było choćby z czystej przyzwoitości wcześniej poinformować, bądź przedstawić taką siatkę połączeń na Doraźnej Komisji przed ogłoszeniem tego publicznie.

Przewodniczący Komisji: Jest siatka połączeń, którą ZDiT i Biuro Strategii Miasta przedstawia radnym, po to się to posiedzenie odbywa i ma charakter publiczny, żebyśmy mogli zadać pytania, co do tego przygotowanego zgodnie z wyłącznymi kompetencjami organu, jakim jest Prezydent Miasta i podlegli mu urzędnicy oraz po to żebyśmy mogli wysłuchać także głosy mieszkańców, dopytać o rzeczy, które są dla nas niejasne, ewentualnie zgłaszać swoje do tego uwagi i do tego miejscem jest posiedzenie Komisji, które się właśnie odbywa.

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Z tego, co było skonsultowane na podstawie materiałów, które dostaliśmy, wspólnie było opracowana siatka połączeń, którą planujemy wdrożyć.

Radny p. Sebastian Bulak: Chodzi mi o to, dlaczego wcześniej przed podaniem do publicznej wiadomości ustaliliśmy, że na konferencji prasowej Państwo z czystej przyzwoitości nie spotkali się z radnymi żeby, chociaż omówić. Co Państwem kierowało?

Przewodniczący Komisji: Odpowiedź jest następująca, ustalenie siatki połączeń na terenie m. Łodzi leży w wyłącznych kompetencjach Urzędu Prezydenta Miasta Łodzi oraz tej jednostki, której takie zadanie przekaże. Tą jednostką jest Zarząd Dróg i Transportu, który po opracowaniu tej siatki połączeń przedstawił ją publicznie oraz przyszedł na Komisję prezentować konkretne połączenia. Takie są połączenia organu samorządu, że Prezydent i urzędnicy przygotowują, a Rada Miejska uzyskuje to w formie informacyjnej. To jest inaczej niż w przypadku biletów.

Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Ciężko zgodzić się z zarzutem, że nie było to prezentowane radnym. Właśnie po to była konferencja publiczna, żeby wszyscy mieszkańcy mogli się dowiedzieć o tym planie włącznie z radnymi.

Radny p. Sebastian Bulak: Czy po ogłoszeniu tego planu transportowego, wpływały do Państwa jakieś uwagi dotyczące danych linii w siatce połączeń?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Wpływały i staraliśmy się je uwzględnić.

Radny p. Sebastian Bulak: A czy uwzględnili Państwo to po ogłoszeniu planu, który ogłaszali Państwo publicznie, czy zmodyfikowali Państwo.

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Tak

Radny p. Sebastian Bulak: Co zamierzają Państwo zrobić z tymi uwagami, które do tej pory wpływają, czy zamierzają państwo je w jakimś stopniu uwzględnić?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Jeżeli wejdzie siatka połączeń, to oprócz tego, że wprowadzamy tą siatkę to będziemy na bieżąco zbierać informację, ponieważ nikt nie wie jak to będzie działało, ile osób jest chętnych za taką linią, ile nie. Po to chcę zrobić profesjonalne badania, na podstawie którego będzie korygowany ten cały układ.

Radny p. Sebastian Bulak: To, co Państwo tu prezentują, to niezależnie od uwag mieszkańców składanych w tym momencie i do tej pory, tak i tak Państwo ten układ wprowadzą?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Układ będzie wprowadzony. Zdania mieszkańców są podzielone.

Przewodniczący Komisji: W trakcie przygotowywania siatki połączeń, wpływały różne uwagi, które częściowo były uwzględniane, ale rozumiem, że deklaracja, którą Pan dyrektor i p. Bużalek składaliście na początku posiedzenia Komisji jest taka, że wszystkie inne uwagi, które wpływają teraz i później, będą brane pod uwagę razem z badaniami, czyli tym obiektywnym sprawdzeniem ile osób jeździ, jaką linią, czy pojazd jest pełny, czy to jest zły, czy dobry pomysł i to wszystko razem na jesieni zebrane z uwagami indywidualnych osób, ale w oparciu o badania, będzie przedmiotem takiej „rewizji” ponownego spojrzenia na ten plan. Tak?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Dokładnie tak.

Radny p. Mateusz Walasek: Czy będzie linia nr 88 czy nr 30?? Ponieważ były jakieś informacje medialne. Jak to będzie ostatecznie? Sytuacja linii 78 i 87, tam brakuje bardzo niewiele do spięcia tych linii. Pojawiają się wnioski mieszkańców, aby to można było jakoś tak zorganizować, żeby była możliwa przesiadka z tych linii, czy to było rozważane, z jakich względów to nie jest realizowane.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Ostatecznie to jest nr 88, wersja nr 30 to była wersją wcześniejszą. Co

do linii 78 i 87 to było brane pod uwagę, natomiast musimy pamiętać, że układ ulic w rejonie ul. Żubardzkiej i Inowrocławskiej jest bardzo niewdzięczny, tzn. nie mamy przejazdu przez al. Włókniarzy na wysokości ul. Żubardzkiej. Jedyna możliwość zawrócenia i podjechania choć troszkę bliżej tych bloków na tym osiedlu to jest jazda al. Włókniarzy w prawo w ul. Żubardzką i w prawo w ul. Inowrocławską. Czysto teoretycznie możemy sobie wyobrazić wydłużenie linii 78 i przejechanie tej samej pętli, którą będzie jechało 87, ale nie mamy ku temu infrastruktury, ponieważ w takiej sytuacji musielibyśmy wybudować tam dość potężną zatokę postojową, w której moglibyśmy zatrzymać przynajmniej 2 autobusy, a być może 3. W tej chwili nie ma na to miejsca i nie ma na to czasu.

Radny p. Mateusz Walasek: 87 nie da się przeciągnąć znów w stronę 78 do Żabieńca?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Dałoby się, aczkolwiek wiązałoby się to z rezygnacją z obsługi ul. Żubardzkiej i Inowrocławskiej...

Radny p. Mateusz Walasek: Nie, jeżeliby wjeżdżało wracając z Żabieńca, z Wielkopolskiej wjeżdżałoby w Inowrocławską i wyjeżdżało po pokonaniu Inowrocławskiej i Żubardzkiej w al. Włókniarzy – to byłoby to możliwe.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Musiałoby dojechać do ul. Drewnowskiej, tam zawrócić, po al. Włókniarzy wrócić do Wielkopolskiej.

Radny p. Mateusz Walasek: Pytanie o 96 i ten wątek, który Pan mówił, bo on się pojawiał w tej pierwszej wersji tego, że ona będzie jechała ul. Bielicówą..

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Zgodnie z sugestią Rady Osiedla chcemy mieć wybudowane rondo na skrzyżowaniu ul. Traktorowej i ul. Łanowej okres, w którym może się to wykonać to pewnie ok. 2 lat. Po rozwiązaniu problemu z włączeniem do ruchu w ul. Traktorową, kwestie przystanków mamy ustaloną.

Radny p. Mateusz Walasek: Czy ten cały system przewiduje schemat korekt doraźnych, bo było powiedziane, że po kilku miesiącach i ocenie będzie przeprowadzona jakaś zasadnicza korekta, nawiązując do sytuacji, która wystąpiła przy Dworcu Fabrycznym i tam doraźnie w ciągu kilku dni kilka linii zmieniło przebieg. Czy jest przewidziany system korekt doraźnych gdyby coś wyraźnie nie pasowało.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Na pewno chcemy takie przypadki minimalizować i ciągły udział MPK w pracach nad tym modelem służy też temu, żeby jakiś takich problemów czysto technicznych, czy ruchowych nie było. Zaletą jest to, że wchodzimy na infrastrukturę, którą znamy. Nie można nigdy wykluczyć, że jakieś nieprzewidziane okoliczności jeszcze nastąpią, chociaż staraliśmy się jak mogliśmy. W sytuacji bardzo awaryjnej prawdopodobnie jakaś korekta może nastąpić, ale będzie to ostateczność.

Radny p. Mateusz Walasek: Linie Politechniczne (nr 16) mają nie kursować w dni weekendowe tylko w dni robocze. Czy to było jakoś badane i brane pod uwagę, że w weekend uczą się studenci ze studiów zaocznych.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Potrzeba niewątpliwie istnieje, natomiast też jest ona na niższym poziomie. Należy pamiętać o tym, że ten rejon Politechniki i al. Politechniki będzie obsługiwany również układem autobusowym (linia 15, 74, 55).

Radny p. Łukasz Magin: Wszystkie te zmiany, ta rewolucja transportowa ma się pojawić u nas za półtora miesiąca. Chciałby się zapytać, jakie dokumenty muszą zostać jeszcze wygenerowane, żeby ta siatka połączeń i częstotliwość tych połączeń implementować. Czy państwo już w sposób pisemny, czy przyjęty umową zamówiliście w MPK taki a nie inny rodzaj usługi i czy Państwo otrzymali ze strony MPK potwierdzenie, że ta usługa w takim zakresie będzie wykonywana od 2 kwietnia, gdyż spotkałem się z wypowiedziami publicznymi również Prezesa Zarządu MPK, który mówił o braku co najmniej 40 motorniczych tak, żeby zapewnić zakładaną częstotliwość ruchu tramwajowego. W związku z tym, czy Państwo macie już pisemne potwierdzenie ze strony Zarządu MPK, że te usługi w takim zakresie, w jakim dziś zobaczyliśmy na prezentacji będą wykonywane od początku kwietnia.

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Właśnie trwają rozmowy. Wspólnie pracownicy ZDiT jak i MPK opracowują rozkłady jazdy.

Radny p. Łukasz Magin: Czyli nie możemy być pewni, że ta częstotliwość, którą zobaczyliśmy na prezentacjach będzie odpowiadała temu, co zafunkcjonuje na ulicach miasta od 2 kwietnia?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Będziemy się starali, żeby to wszystko było zrobione.

Radny p. Łukasz Magin: Jaki czas sobie Państwo dajecie, żeby w pierwszej fazie przygotowawczej osiągnąć ten poziom, który Państwo prezentujecie na Komisji.

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Żeby było jasne, układ komunikacyjny został już opracowany. Siatka i rozkłady jazdy były i teraz założenie jest takie, żeby ta siatka i linie komunikacyjne były jak najbardziej do zrealizowania również z rozkładem jazdy, czyli czasy przejazdu.

Radny p. Łukasz Magin: To znaczy, że Pan pokazuje dokument, który jest nierealny?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Chodzi nam o możliwości, doprecyzujemy żeby wszystko było spięte. Rozmawiamy również z kierowcami z MPK. Takty 12 minutowe zostaną osiągnięte.

Radny p. Łukasz Magin: Co podlega negocjacom?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Gdzie krańcówka, jak wjechać, czasy postojów - takie techniczne drobne szczegóły.

Radny p. Łukasz Magin: Kiedy Państwo będziecie dysponowali ostateczną wersją tych uzgodnień, tak, żebyśmy mogli się z tym zapoznać przed tym, jak Państwo bojem będziecie sprawdzać jak ten system funkcjonuje.

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: 15 marca ruszy kampania informacyjna.

Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Chciałbym nadmienić, że MPK od początku prac tego Zespołu jest jego członkiem, uczestniczy w pracach tego zespołu, wszelkie zmiany czasu przejazdu, czasu postojów na pętlach są konsultowane zarówno z władzami MPK, jak i przedstawicielami pracowników poszczególnych zajezdni.

Radny p. Łukasz Magin: Jakby tak rzeczywiście było to Prezes MPK robiłby nabór na motorniczych nie tydzień temu, tylko z pół roku temu i zaczęłyby też szkolić ludzi w tym zakresie, jeżeli nie byłby w stanie pozyskać specjalistów z rynku.

Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Proces szkolenia motorniczych trwa tak naprawdę już od kilku lat, jest to proces ciągły, podzielony na różne grupy szkoleniowe. Wynika to z tego, że część starszej daty pracowników odchodzi na emeryturę i MPK na bieżąco musi uzupełniać swoje kadry.

Radny p. Łukasz Magin: Rozumiem, że ta deklaracja Prezesa MPK, że brakuje 40 motorniczych wynikała z przepracowania, tak?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Na dzień dzisiejszy braki są spowodowane odejściem części motorniczych, że to nie jest związane z siatką połączeń, tylko faktycznie stanem i możliwościami rynkowymi, zaczyna ubywać kierowców.

Radny p. Łukasz Magin: Państwo macie zapewnienie ze strony władz Spółki przewozowej, że do 2 kwietnia te braki kadrowe zostaną uzupełnione?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Wydaje mi się, że powstał zamęt medialny i pojawiły się rozbieżne informacje. W swojej prezentacji wskazywałem, że 3 linie tramwajowe będą na razie kursowały z obniżoną częstotliwością, ponieważ MPK otrzymuje czas na doszkolenie motorniczych i to jest prawdopodobnie ta grupa 40 osób, o których mówił Prezes MPK.

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Układ ma być tak dostosowany, żeby starczyło i motorniczych i taboru do obsługi nowej siatki połączeń.

Przewodniczący Komisji: Rozumiem, że ten takt 12minutowy, o którym Państwo mówicie, że będzie podstawą poruszania się komunikacji zbiorowej po Łodzi do zachowania na wszystkich liniach prezentowanych z wyłączeniem tych linii, gdzie w początkowej fazie wdrażania on będzie opóźniony. Dla tych 3 linii (4, 7, 16) osiągnięcie tego docelowego taktu będzie możliwe po uzupełnieniu braków kadrowych, ale pozostała część może być zrealizowana przez MPK w tym obiecywanym takcie 12 min.

Radny p. Łukasz Magin: Pytanie do Przewodniczącego Komisji, w gronie zaproszonych gości jest Prezes Zarządu MPK, czy usprawiedliwił swoją nieobecność, czy jest ktoś w zastępstwie?

Przewodniczący Komisji: Na posiedzenie zapraszałem zarówno przedstawicieli zarządu Spółki, ale także za pośrednictwem przedstawicieli Spółki – przedstawicieli Związków Zawodowych, bo też na jednym z posiedzeń mieliśmy taką informację, że są motorniczowie, którzy uważają, że pewne sprawy trzeba poprawić, że np. brakuje miejsca socjalnego na postoju. Takie zaproszenie skierowałem, niestety nie odpowiadam za jego skuteczność, nie uzyskałem informacji zwrotnej bezpośrednio.

Radny p. Łukasz Magin: Poproszę o wystosowanie w imieniu Komisji pismo do Prezesa MPK, żeby raczył odpowiedzieć, dlaczego się na dzisiejszej Komisji nie pojawił, druga prośba, czy zaproszenie zostało rzeczywiście przekazane do Związków Zawodowych działających przy MPK.

Przewodniczący Komisji: Tak oczywiście.

Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Po to w pracach Zespołu tworzącego rozkłady jazdy mieliśmy przedstawicieli MPK, w tym przedstawicieli pracowników, żeby maksymalnie wyeliminować takie sytuacje, gdzie te czasy są nierealne. Nie chcemy mieć sytuacji, że 2 kwietnia nam ta siatka wchodzi i wszystko stoi, bo SA jakieś fikcyjne czasy przejazdu. Urealniamy generalnie te czasy przejazdu, tam, gdzie się da, poprawiamy ten czas przejazdu. Ten czas ma być realny.

Przewodniczący Komisji: Chciałem zapytać o autobus nocny N6, gdyż wpłynęły wnioski z Rady Osiedla Wzniesień Łódzkich, w piśmie były poruszane 2 wnioski, dotyczyły linii autobusowych nr 60 i pytania, dlaczego nie ma swojej pętli na Fabrycznym tylko na Wydawniczej, ale tą odpowiedź uzyskałem. Poproszę o informację o tych 2 liniach.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta

p. Tomasz Bużalek: Jeśli chodzi o autobus nocny dojeżdżający do Imielnika to linia była uruchomiona ok. 2008/9 roku dopiero. Zgodnie z informacjami dostarczonymi od Zarządu Dróg i Transportu jest to jedna z tych linii, gdzie napełnienia są bliskie „0” lub wynoszą „0” w niektórych kursach, dlatego zdecydowaliśmy się o wycofaniu także i z tego odcinka. Wycofaliśmy komunikację nocną z obszarów luźno zabudowanych, gdzie gęstych zamieszkania jest niewielka, gdzie liczba osób dojeżdżających może być niewielka. Z odcinka ul. Strykowskiej w komunikacji dziennej korzysta ok. 300 osób, komunikacja nocna zbiera proporcjonalnie mniej. Były robione badania we współpracy z MPK, jeśli chodzi o napełnienie tej konkretnej linii. Jeśli chodzi o układ linii pomiędzy osiedlem Doły, a Dworcem Łódź-Fabryczna i pętlą przy ul. Wydawniczej, układ linii doprowadzony jest do takiego stanu, żeby poszczególne warianty linii na odcinkach miejskich o dużej gęstości zaludnienia tworzyły 12 min. Na Dołach, na skrzyżowaniu Wojska Polskiego i ul. Strykowskiej mamy 4 linie układu podstawowego, jadący na południe po al. Palki są to linie: 70, 51, 53 i 60. Układ jest tak zaprojektowany, aby z tego skrzyżowania 2 linie kierować po ul. Kopcińskiego i 2 linie kierować po ul. Uniwersyteckiej. Dzięki temu niezależnie od tego, z którego kierunku jadą pasażerowie, czy to są mieszkańcy Łągiwnik, Arturówka, Imielnika, Moskułi, Kalonki, Nowosolej, Sikawy. Jesteśmy w stanie zaspokoić wszystkie te potrzeby, wprowadzając układ 2 par linii na każdej z tych ulic, które co kilka minut z tego węzła na Dołach będą dowoziły. Przesiadka odbywa się na jednym przystanku, więc w żadnym stopniu nie może być uciążliwe.

Radny p. Kamil Jeziorski: Doskonale pamiętam Komisję i tamten Plan Zrównoważonego Transportu, który opracowano. Tam wyłaniała się taka jedna myśl zasadnicza, że ten Nowy Plan Transportowy ma być zachęta, która spowoduje, że kierowcy zostawią samochód i przesiadną się do transportu publicznego. Czy Państwo robili jakieś ekspertyzy, badania na ten temat, czy taki system transportowy, który Państwo zaproponowali spowoduje zmniejszenie ruchu i zachęcenie, czy będzie się cieszył dużą popularnością, bo słysząc te wszystkie głosy, to ten nowy plan transportowy nie zachęca do pozostawienia samochodu pod domem i korzystania z autobusu czy tramwaju.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta

p. Tomasz Bużalek: Nie chcę komentować doniesień medialnych. Pracujemy nad systemem dla wszystkich mieszkańców i dla całego miasta. W ramach tego systemu musimy się trzymać pewnych zasad, które nam pozwalają wyeliminować jakieś główne mankamenty. Jednym z tych mankamentów zidentyfikowanych na kilka sposobów jest bardzo długi czas oczekiwania na pojazdy. Działając operacyjnie nad tym układem linii eliminujemy takie rzeczy jak długie przesiadki, ponieważ mamy układ linii powtarzalnych. Eliminujemy takie rzeczy jak chaotyczne przesiadki, bo za każdym razem między dwoma punktami jesteśmy w stanie przejechać w ten sam sposób, bo te przesiadki o każdej godzinie będą takie same. My tworzymy warunki z podstawowym elementem, czyli ze skróceniem czasu jazdy przynajmniej na tym poziomie, kiedy jesteśmy poza pojazdem. Poprawiamy dostępność, skracamy drogi dojeżdżania, eliminujemy pewne mankamenty i na tej podstawie zakładamy, że dla części pasażerów będzie to dodatkowa zachęta do korzystania z komunikacji miejskiej.

Radny p. Kamil Jeziorski: Pan się często powołuje na to, że Państwo opracowałyby w pewnych realiach. Na jednej z Komisji Prezes MPK powiedział, że dopłata do transportu

publicznego to jest 332 mln zł + 6 mln zł to uzasadniony zysk. Czy jak Państwo to wszystko policzyli to rzeczywiście wyszło tak, że ta dopłata ze strony budżetu Miasta będzie niższa.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: My mieścimy się w zbliżonej liczbie wozokilometrów, w związku z tym w zbliżonych kosztach, jakie Miasto płaci do MPK za wykonanie usługi przewozowej.

Radny p. Kamil Jeziorski: Pytanie o Osiedle Olechów, Państwo wycofali linię nr 3, puścili nr 9, a nie zrobili Państwo dywersyfikacji tylko powtarzalność tych linii. One jadą w tym samym kierunku. Byłem na konsultacjach społecznych w dniu 13 stycznia 2017 r., na których była obecna Prezydent Miasta, była grupa 2-3 osób, która się pytała, dlaczego 9 nie jeździ do krańcówki na Olechów. Państwo zdjęli teraz 3 i jest dużo takich głosów o braku...

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Musimy mieć świadomość tego, że na Osiedlu Olechów taką podstawową linią obsługującą ciąg ul. Przybyszewskiego jest linia 96, ona jeździ co 6 min. W związku z czym nie ma sensu zakładać dodatkowej linii obsługującej ciąg ul. Przybyszewskiego, która w dodatku jedzie objazdem przez Widzew-Wschód, przez rejon skrzyżowania Kokocińskiej i Augustów. Co więcej, napełnienia w linii „3” na tym odcinku Olechowskim są naprawdę niskie. Była jena bariera, która uniemożliwiała skierowanie tej „9” od razu na Olechów, było to, że wariant „9” był wydłużony do Konstantinowa Łódzkiego, po odcinku jednotorowym byłaby to bardzo długa trasa sięgająca do 1,5 godziny i bardzo podatna na opóźnienia. Takiej linii nie byliśmy w stanie wpuścić na Trasę W-Z, ponieważ ryzykowalibyśmy dużymi spóźnieniami. W momencie, gdy linia „9” staje się wyłącznie linią miejską kierujemy ją na Olechów, także po to żeby zaspokoić po części ten potok, który dawniej poruszał się linią „85”, po to żeby zapewnić symetryczny dojazd w rejon ul. Piotrkowskiej, ale z drugiego ciągu – ul. Zielonej, także po to by zapewnić dojazd w rejon Uniwersytetu Łódzkiego, szpitala Barlickiego, Uniwersytetu Medycznego. Mamy wystarczająco dużo potoków na tym odcinku rozdzielnym, natomiast na odcinku wspólnym linie te będą się uzupełniać, ta „9” nam poprawi częstotliwość, zwłaszcza, że „10” będzie jeździła co 12 min.

Radny p. Kamil Jeziorski: Dlaczego „55” nie dojeżdża na Olechów?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: „55” obecnie kursuje z częstotliwością bardzo niską, 2 lub 3 odjazdy w ciągu godziny. Dodatkowo zwiększamy częstotliwość „96”. Obecnie to „55” i tak jedzie, albo tuż przed „96”, albo tuż za. Nie ma możliwości wydłużenia tej trasy, linia „55” obsługuje inny kierunek, ul. Tatrzalską – Dąbrowę mieszkaniową. Dzięki temu przekierowaniu linia „55” stała się jedną z tych linii podstawowych, kursujących, co 12 min. i efekt tego jest taki, że na wspólnym przystanku na ul. Przybyszewskiego, przy ul. Śmigłego-Rydza linie te się spotykają. Przy „96” kursującym co 6 min. ta przesiadka może trwać maksymalnie 5 min. w najgorszym możliwym układzie. Zamiast linii bezpośredniej, ale jadącej 2-3 razy na godzinę mamy powtarzalny układ linii 5 razy na godzinę umożliwiający dojazd do al. Politechniki.

Radny p. Kamil Jeziorski: Czy istnieje możliwość zmiany tego planu systemu transportowego.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Nie widzę takiej możliwości wprowadzenia jakiejś dużej zmiany, ponieważ jest to układ domknięty. Nie jesteśmy w stanie w prosty sposób zabrać np. „55” z Dąbrowy i puścić z powrotem na Janów, bo zrobi nam się dziura na Dąbrowie. Jest to system naczyń połączonych i przygotowując informację dla pasażerów (rozkłady jazdy) musimy

uciąć dalsze rozważania nad tym, czy któraś linia może pojechać inaczej, ponieważ proces układania rozkładów jazdy to są ponad 2 m-ce, proces informacyjny też musi trwać, proces przygotowania materiałów informacyjnych też musi trwać. Od pewnego momentu musimy wdrożyć ten układ w taki sposób, w jaki on został zaplanowany, musimy ocenić jego zalety, wyłapać jego ewentualne słabe strony i te korekty, jako kolejny pakiet wprowadzić po kilku miesiącach funkcjonowania.

Radny p. Kamil Jeziorski: Tak naprawdę nasze dalsze pytania są bezcelowe, ponieważ i tak nic nie zmienimy.

Radny p. Rafał Markwant: Chciałem się zapytać o autobus, który jeździ przez Gremiach, czy będzie jeździł częściej niż dotychczas.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Autobus „58A” będzie jeździł mniej więcej co 24 min. w godzinach szczytu w dni robocze, w weekendy na ul. Nowogrodzką linia „58A” nie kursuje, natomiast „58” w wariantcie podstawowym na Stoki będzie kursowała. Poza autobusem stałym funkcjonuje linia typowo dowozowa do szkoły specjalnej, ale to są 4 kursy w ciągu doby, jest to linia S1, która jedzie z Widzewa i ona jest zachowana. Natomiast takim elementem szkieletowym to jest linia „58A”.

Radny p. Rafał Markwant: Tam powstaną jakieś przystanki, albo zostanie przesunięty jeden w stronę tej szkoły.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Lokalizacja przystanków jest już ustalona, była konsultowana z Radą Osiedla Mazowiecka i jest ulicą wąską i mocno zadrzewioną, nie jesteśmy w stanie wykonać przystanków z drzewem tuż przy krawężniku. Przystanek jest na ul. Nowogrodzkiej przy Mazowieckiej, ul. Mazowieckiej przy Czechosłowackiej i na ul. Edwarda przy Czechosłowackiej. Dodatkowy przystanek w rejonie skrzyżowania ul. Nowogrodzkiej i Edwarda nie jest możliwy ze względu na szerokość ulicy.

Radny p. Rafał Markwant: Cały czas tam będzie jeździła jedna linia obsługiwana przez firmę Koro?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Jedna linia autobusowa obsługiwana przez MPK, podwykonawcą MPK jest Koro, natomiast Koro będzie obsługiwało część kursów tej linii.

Radny p. Rafał Markwant: Czy tam będą przeprowadzone badania potoków pasażerów, bo 24 min. to jest bardzo rzadko.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Jest to z jednej strony rzadko, z drugiej strony należy pamiętać, że na tych 3 przystankach nie mamy jakiś rekordów frekwencyjnych, przez długi czas ten obszar w ogóle nie był obsługiwany, obsługa ul. Nowogrodzkiej pojawiła się podczas remontu, jako obsługa tymczasowa, natomiast, jako obsługa docelowa dopiero od listopada tego roku. Dla mieszkańców i tak jest to duża zmiana na plus i dopiero od 3 miesięcy komunikacja miejska stała pojawia się na ul. Nowogrodzkiej.

Radny p. Sebastian Bulak: Chciałbym coś usystematyzować. Rozumiem, że ta siatka, która została nam przedstawiona wchodzi w życie 2 kwietnia 2017 r. niezależnie od protestów mieszkańców, od uwag, jakie będą Państwu zgłaszać, tak?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Ta Siatka wchodzi w zaproponowanym kształcie.

Radny p. Sebastian Bulak: Od 2 kwietnia do kiedy trwają te badania?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Badania robi się w miarodajnych miesiącach, miarodajnym miesiącem jest marzec-kwiecień oraz październik-listopad. Kompleksowe badania przeprowadzają osoby, które jeżdżą we wszystkich kursach i sprawdzają ilość pasażerów, jaka się przemieszcza plus badania ankietowe i struktura biletów. Na podstawie tego robi się analizę potoków, gdzie i w jakiej relacji, jakie są napełnienia, ile osób wsiada z danego przystanku.

Radny p. Sebastian Bulak: To kiedy będą ewentualne zmiany, które będą wynikiem tych badań, wynikiem uwag mieszkańców?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Na bieżąco będziemy zbierać wszystkie uwagi.

Radny p. Sebastian Bulak: Kiedy ewentualna zmiana jest możliwa?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: W roku 2016 w wakacje kilka zmian pilotażowych zostało wprowadzonych, one dotyczyły dodatkowych przystanków i zmian tras. Jedną z takich zmian było wprowadzenie autobusu na ul. Nastrojową, gdzie w sierpniu zdecydowaliśmy się na eksperymentalne połączenie 2 linii, skierowanie autobusu przez ul. Nastrojową mimo sprzeciwu mieszkańców. Natomiast po 3 miesiącach przeprowadziliśmy badania ankietowe, badania napełnień tej linii i z tych badań wyszło, że: 70% mieszkańców uważa tę trasę nową za optymalną, były osoby spotykane przez ankierów, które mówiły, że dopiero pierwszy raz jadą tą linią. To nam pokazuje, że kierowanie się wyłącznie głosami mieszkańców jest ślepą uliczką, bo my musimy dać pole też tym, którzy nie są na tyle rzutcy żeby tu przyjść, żeby pokrzyknąć, żeby mówić, że skandal. My musimy wysłuchać wszystkich mieszkańców, w tym tych, którzy nie są na tyle sprawni i zorganizowani. Ten układ jest kompletny, jest przemyślany i jest spójny, natomiast na niektórych relacjach wprowadza zmiany, pojawi się konieczność przesiadki, na niektórych relacjach ta konieczność przesiadki zniknie i oceniając w październiku na podstawie ankiet z pasażerami, na podstawie frekwencji w pojazdach, badań więźby ruchu będziemy w stanie pracować nad tym, żeby jeszcze jakiś niedogodności wyeliminować.

Radny p. Sebastian Bulak: Nigdy nie nazwałem, że wprowadzenie „89” jest wbrew woli mieszkańców i jeżeli Pan tak twierdzi, to proszę mi to udowodnić, bo wręcz przeciwnie jestem zwolennikiem zmiany tej linii i trasy, ta trasa jest o wiele lepsza. Użył Pan sformułowania takiego, że Państwo chcą dotrzeć do jak największego grona mieszkańców i z nimi to przeanalizować, dziwię się zatem, że Państwo dziś przychodzą nieprzygotowani i nie prezentują nam wyników konsultacji. Proszę o przedstawienie, jak wyglądał proces pod względem proceduralnym wprowadzenia nowej siatki, czyli od początku zainicjowania do decyzji jego wprowadzenia.

Przewodniczący Komisji: Po tych spotkaniach, które odbywały się w wakacje i tu warto wyjaśnić, konsultowana nie była siatka połączeń, czyli jak Państwo mówią, że nikt się z Wami nie spotkał i nie pytał, czy ta narysowana linia autobusowa czy tramwajowa jest dobra, to macie Państwo rację, bo przedmiotem konsultacji nie było to, jak będzie konkretnie przebiegała konkretna linia, tylko były takie spotkania, co do zasad, czy bardziej tramwaje, czy bardziej autobusy, które połączenia, dla którego osiedla są ważniejsze. Tam nie było tak, że ktoś pytał, czy dokładnie linia „60” ma biec określonymi ulicami, mieć określone przystanki, tylko konsultowane było, czy generalnie relacja dla Dołów jest ważniejsza z Retkinią, czy może ze Śródmieściem, itd. Wynik tych konsultacji, zbiorczy, był na tej komisji prezentowany. Oprócz bardzo ogólnych podsumowań mówiących o tym, że w skali

całego miasta mieszkańcy uważają, że tramwaje powinny jeździć częściej, były bardzo szczegółowe zgłoszenia, że konkretna linia powinna jeździć częściej, itp. To wszystko jest w tych zgłoszeniach. Nie była konsultowana siatka sama w sobie, tylko konsultowane było ogólne założenie. Nie była konsultowana siatka, gdyż muszą Państwo sobie zdać sprawę, codziennie po Łodzi komunikacja zbiorową przejeżdża ok. 300 tys. ludzi, linii tych, które podlegają zmianom jest kilkadziesiąt, wyjęcie jednego autobusu, dołożenie jednego kursu na jednej linii automatycznie powoduje, że gdzieś indziej tego jednego autobusu nie ma lub jednego kursu. Wyciągnięcie takiej jednej linii to nie jest tylko wpływ na jeden przebieg, tylko on powoduje całe domino efektów. Proszę zrozumieć, że takie spotkania, w których mielibyśmy takie przeciąganie struny skończyłoby się awanturą, gdyż trudno wypracować kompromis, kiedy interesy są przeciwstawne, mamy ograniczoną ilość środków i ograniczoną liczbą taboru. Oczywiście, że pierwszy moment nie jest najprostszy, ale po to były te konferencje prasowe w styczniu, posiedzenie komisji w lutym i stąd dopiero wejście tego w życie w kwietniu, po to, żeby do tego czasu informować konkretnie mieszkańców.

Radny p. Sebastian Bulak: Chciałbym się dowiedzieć, dlaczego do tej pory nie została upubliczniona siatka przystanków, bo nie wiadomo, czy w związku z nową siatką połączeń lokalizacje przystanków ulegną zmianie.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Te przystanki, które istnieją nie ulegają zmianie, być może jakieś pojedyncze przypadki mogą się zdarzyć, ale nie powinno być takiej sytuacji, pojawia się ok. 95 nowych przystanków.

Radny p. Sebastian Bulak: Dlaczego nie zostały podane do publicznej wiadomości?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: W kwestii lokalizacji przystanków przyczyna jest prozaiczna, materiał informacyjny jest tak duży, że nie jesteśmy w stanie podać na raz. Zaczęliśmy od zaprezentowania zasad tego układu, szczegółów tego układu, przyjdzie i czas na przystanki. Pewne kwestie są jeszcze na bieżąco ustalane. Ustalaniem przystanków zajmuje się komisja składająca się m.in. pracowników ZDiT, przedstawiciela przewoźnika, doraźnie jestem także do tej komisji włączany. Są to kwestie, które się dzieją. Szczegółowość tego pytania była zbyt duża, żeby specjalnie organizować jakieś wydarzenie medialne i informować o tym. Oczywiście tę informację jesteśmy w stanie dostarczyć.

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Na bieżąco, jak powstają nowe linie i wpływają jakiegokolwiek zgłoszenia mieszkańców to są Komisje przystankowe, które działają przez cały rok i nowe przystanki są wprowadzone w całej siatce połączeń. Bierze udział policja, przewoźnik, ZDiT, ZIM...

Przewodniczący Komisji: Czyli przed 2 kwietnia ZDiT publicznie informuje, gdzie są konkretne przystanki, ale te, które już były na tych liniach pozostają. Mówimy raczej o informacji o dodatkowych przystankach, nie o tym, że coś znika...

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Na tę chwilę kojarzę jeden przypadek, kiedy zawieszamy przystanek istniejący. Jest to przystanek na ul. Pabianickiej przy Placu Niepodległości, który jest oddalony o ok. 100 m. od Pl. Niepodległości. Jest to pozostałość po starym układzie linii. Jest on funkcjonalnie zbędny. Zamiast niego jest przystanek w połowie odcinka, przy ul. Wólczańskiej, funkcjonujący już od kilku miesięcy. Może się zdarzyć tak, że jeżeli na skrzyżowaniu jakaś relacja przestanie być obsługiwana, przystanek automatycznie zostanie zlikwidowany.

Radny p. Sebastian Bulak: Proszę o całą drogę proceduralną, o którą prosiłem, żeby była przekazana na piśmie wraz z kserokopiami dokumentów, które ewentualnie były przy zapadaniu ostatecznej decyzji. Zwrócił się do Przewodniczącego z prośbą, aby na poniedziałek (20.02.2017 r.) zmobilizował przedstawiciela UMŁ i przedstawiciela Prezydenta Miasta na Komisję.

Przewodniczący Komisji: Chcę zwrócić uwagę, że na wszystkie pytania odpowiadają wyłącznie przedstawiciele Prezydenta Miasta. Zaproszenia są zawsze kierowane do Prezydenta Miasta i to w gestii Prezydenta Miasta należy delegowanie obowiązków.

Pytania mieszkańców:

Pan Wiesław Czech: pytanie o linię autobusową nr 74 Złotno, czy będzie zlikwidowana? Jeżeli tak, to, jakie powody?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Linia 74 nie będzie zlikwidowana, będzie funkcjonowała, jako linia z dwoma wariantami A i B. W godzinach szczytu w dni robocze linia kursować będzie co 12 min. natomiast wariant B dojeżdża do pętli w Hucie Jagodnicy, wariant A zawraca ulicami Złotna, są to wyłącznie kursy poranne i wieczorne, w godzinach szczytu wszystkie kursy dojeżdżają do Huty Jagodnicy. Linia ta dojeżdża do Placu Barlickiego i od przystanku Pl. Barlickiego jedzie na wprost ul. Żeromskiego, al. Politechniki do Placu Niepodległości.

Pani Jadwiga Jakowenko: Jestem mieszkanką Bałut. Interesuje mnie linia 57. Dowiedziałam się z Internetu, że ta linia ma być zlikwidowana, w zamian tej linii mają być wprowadzone 2 numery autobusów: 85A i 85B. Chciałabym się dowiedzieć, jak przebiegać ma trasa tej nowej linii?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: W kwestii uzupełnienia linii 57 pozostaje, częściowo na obecnej trasie, czyli od ul. Karpackiej, przez ul. Paderewskiego, Pabianicką, Wólczańską do Dworca Łódź Fabryczna i tu kończy. Natomiast na odcinku północnym uruchamiana jest nowa linia 85 A i B, linia ta wyjeżdża z Dworca Łódź Fabryczna przez ul. POW, ul. Narutowicza, ul. Sterlinga, następnie przejeżdża ul. Północną, skręca w lewo ul. Źródłową, następnie dojeżdża do Wojska Polskiego dojeżdża do ul. Franciszkańskiej, skręca w prawo w ul. Franciszkańską, dojeżdża do ul. Szklanej i dojeżdża do ul. Marysińskiej. To jest trasa wspólna dla 85 A i B. Wariant B przejeżdża na wprost ul. Marysińską, ul. Astrów do ul. Warszawskiej, z Warszawskiej odbija w Skrzydlatą, dojeżdża do pętli na Arturówku. To są pojedyncze kursy mniej więcej raz na godzinę. Natomiast wszystkie pozostałe kursy 85 B – skręcają w prawo w ul. Inflancką, skręcają w prawo w ul. Zagajnikową, następnie skręcają w prawo w ul. Okopową i dojeżdżają do ul. Marysińskiej. Na tej pętli nie jest przewidziany postój, czyli linia tak jak wjedzie z ul. Marysińskiej, tak z powrotem wyjeżdża, czyli na dowolnym punkcie na tej pętli można wsiąść i bez zbędnego czekania już jechać. Łączna liczba kursów na tej linii to jest 5, czasem okazjonalnie 6 w ciągu godziny w dni robocze w godzinach szczytu. Podstawowym jest ten wariant zawracający wokół osiedla, uzupełniającym ten wariant do Arturówka.

Pani Jadwiga Jakowenko: Czy Państwo wiecie, jak przebiega ul. Szklana, jaką ma nawierzchnię i czy jest wylotowa?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Zgodnie z tablicami informacyjnymi, wiszącymi przy ulicy, odcinek, o której mówimy nosi nazwę Szklana i taka informacja widnieje na tabliczkach. Musiałbym zasięgnąć i poprosić pracownika z Wydziału Geodezji, aby rozstrzygnął spór, który

kompletnie nie ma znaczenia dla kwestii. Mówimy o ulicy łączącej ul. Franciszkańską i Marysińską o nawierzchni asfaltowej, łączącą te dwie ulice.

Pani Jadwiga Jakowenko: To ma znaczenie. Mieszkam tam od 1975 r., ta ul. Szklana jest wyłożona brukiem i jest nieprzejezdna, ponieważ stoi wieżowiec. Natomiast ul. Szklana, o której Pan mówi to jest ul. osiedlowa, która ma znaki również informujące, że jest to ul. osiedlowa z przejazdem do 20 km/h.

Przewodniczący Komisji: Rozumiem, że to, co Pani teraz zgłasza dotyczy tego, że pojawia się autobus na odcinku drogi, która posiada właściwą nawierzchnię, ale jest ul. osiedlową, między blokami. Czy było rozpatrywane bezpieczeństwo ruchu tej ulicy i jakie są tam warunki, jeśli chodzi o możliwość przejazdu takiego pojazdu, czy było to konsultowane z MPK, jeśli chodzi o możliwość przejazdu pojazdów, jak może wyglądać organizacja ruchu pod kątem bezpieczeństwa?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta

p. Tomasz Bużalek: Ulica, o której mówimy, niezależnie od tego, jaką nazwą się posłużymy ulica ma szer. 6,5 m od linii krawężnika do linii krawężnika, co jest wystarczające dla przewoźnika. Przewoźnik życzy sobie mieć pas ruchu o szer. 3,25 m w jednym kierunku, aby móc realizować przewozy komunikacją autobusową. Jeśli chodzi o stan własności i zarząd, jest to ulica zarządzana przez miasto Łódź, ma status, albo drogi wewnętrznej pod zarządem miasta, albo drogi gminnej. Jest to ulica, na której obowiązuje znak „strefa zamieszkania”, czyli jest to znak, który nakazuje: ograniczenie prędkości przejazdu pojazdu do 20 km/h, umożliwia przekraczanie ulicy pieszemu w dowolnym miejscu z zachowaniem pierwszeństwa przed pojazdem oraz umożliwia stosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego takich jak: progi zwalniające, bez dodatkowego oznakowania. To są te 3 elementy, które mówią o tym, co się może dziać w strefie zamieszkania. Nie ma formalnych przeszkód żeby w strefie zamieszkania kursował autobus, co więcej przykłady takiego rozwiązania mamy w wielu miastach, co więcej przykład takiego rozwiązania mamy także w Łodzi na ul. Nastrojowej, gdzie również obowiązuje znak strefa zamieszkania ze wszystkimi konsekwencjami prawnymi i autobus tam kursuje nie tworząc większych problemów.

Pani Jadwiga Jakowenko: Jak była mierzona szerokość drogi? Droga ta również wykorzystywana jest często na parkowane aut.

Przewodniczący Komisji: Zaproponował, że tam gdzie się pojawi autobus na „strefie zamieszkania” należy omówić jak zorganizować ruch, żeby to bezpieczeństwo zagwarantować. To jest do zagwarantowania. To jest kwestia (być może) profilowania drogi, po to, żeby wymusić wolniejszą prędkość.. Czy Państwo by taką formułę przyjęli, żeby w kwestii organizacji ruchu na tej ulicy, zorganizować spotkanie robocze z udziałem przedstawiciela Mieszkańców, ZDiT oraz Komisji.

Mieszkanek: Czy krańcówka na ul. Marysińskiej zostanie zlikwidowana?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta

p. Tomasz Bużalek: Pętla pozostanie, prawdopodobnie będzie traktowana jako przystanki przelotowe. Docelowo przystanki zostaną przeniesione na ul. Marysińską, a pętla będzie pozostawiona jako rezerwa.

Mieszkaniec: Pan podał szerokość drogi między krawężnikami. Tam jest po jednej stronie parking i po drugiej parking. W chwili, gdy stoją samochody szerokość jezdni wynosi 5,20 m.

Przewodniczący Komisji: Porozmawiamy o tym będąc na ul. Szklanej.

Pani Bogumiła Klimas: Czy jest linia łącząca przystanek Marysińska-Stadion z ul. Inflancką w tą stronę, czy to jest linia zwykła?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Wszystkie kursy linii 85 w obu wariantach do Inflanckiej dojeżdżają, tylko mniejsza ich część jedzie dalej do Arturówka, większa skręca w prawo w ul. Inflancką.

Pan Janusz Stoiński: Co wpłynęło na zmianę trasy linii 57?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Decyzja o takiej, a nie innej formule obsługi ul. Marysińskiej, czyli uruchomieniu tego nowego autobusu 85 wynika z tego, że ul. Franciszkańska, to jest ulica, z której do najbliższego przystanku komunikacji miejskiej jest nawet 700 m. Ul. Franciszkańska od wielu lat jest pozbawiona obsługi autobusowej, przy ul. znajduje się gęsto zabudowane osiedle, również zamieszkałe przez starsze osoby i te osoby od lat zwracają się do miasta z prośbą o uruchomienie komunikacji autobusowej. Opierając się na tym, że obiektywnie rzecz biorąc nie da się ukryć z tego rejonu miasta jest daleko do jakiegokolwiek komunikacji podjęto decyzję i opierając się na głosach mieszkańców ul. Franciszkańskiej i osiedla z tej części o skierowaniu jednej linii, która połączy ul. Franciszkańską i Marysińską. Osoby starsze mieszkające na ul. Marysińskiej pozostają z autobusem na zmienionej trasie, natomiast osoby starsze z ul. Franciszkańskiej będą mogli wreszcie po 60 latach mieszkania wsiąść do komunikacji miejskiej. Jadąc na cmentarz, jak rozumiem na Dołach dojedzie do ul. Inflanckiej i na wspólnym przystanku przesiądzie się do autobusu linii 70. Oba te autobusy we wszystkich kursach są niskopodłogowe.

Pan Janusz Stoiński: Jeżeli zmieni się trasa 64 to nie może obsłużyć trasy na ul. Franciszkańskiej?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Skierowanie autobusu 64 na ul. Franciszkańską skutkowałoby tym, że autobus nie dojedzie na Rynek Bałucki, gdzie jest potrzeba dowozu. Zamiast tramwaju linii 5, do którego wiele osób nie jest w stanie wsiąść będzie to autobus niskopodłogowy dojeżdżający bezpośrednio pod halę na Bałuckim Rynku. Jeżeli autobus 64 jadący z osiedla Doły skierujemy w ul. Franciszkańską to on musi dojechać do ul. Inflanckiej i skręcić w nią w prawo. Nie ma możliwości żeby połączyć jedną linią ulicę Obrońców Westerplatte, ul. Franciszkańską i Rynek Bałucki.

Mieszkaniec: Gdzie będzie przeniesiony przystanek z pętli na ul. Marysińskiej?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Zmieni lokalizację tuż przy pętli, czyli przesunie się o 20-30 m.

Mieszkaniec: Przystanek powinien zostać na pętli, po co go przenosić na zatłoczoną ulicę Marysińską.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Wjazd na pętlę i wyjazd wydłuża czas przyjazdu tego autobusu i wymusza na kierowcy ustąpienia pierwszeństwa samochodom jadącym ul. Marysińską, gdyż autobus włączający się do ruchu z pętli nie ma pierwszeństwa oraz pętla jest na tyle ciasna, że autobusowi trudno jest się ustawić na prostym odcinku przy krawędzi peronu.

Mieszkaniec: Dlaczego nie wprowadzicie tej reformy, kiedy wszystko już będzie gotowe.

Przewodniczący Komisji: Przystanki będą pokazane w połowie marca, przed faktycznym ruszeniem tej zmiany.

Mieszkaniec: Gdzie można składać różne protesty.

Przewodniczący Komisji: Pisemnie do Komisji można kierować konkretną uwagę do konkretnej linii.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Ze strony UMŁ będzie uruchomiony odrębny nr telefonu, pod który będzie można uzyskać informację.

Pani Michalak: Jak dojadę z ul. Limanowskiego, 2 przystanki Sierakowskiego-Limanowskiego na cmentarz na Mani, bo z tego, co Pan powiedział, to nie dojadę.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Jeżeli zakładamy dojsie do ul. Lutomierskiej i tam wsiadamy do 65, które dowozi do przystanku w rejonie ul. Legionów/Zielonej i Włókniarzy i tam jak najbardziej przesiadamy się w dowolny wariant linii 74. Wszystkie warianty linii 74 będą jechały przez Manię.

Pani Michalak: Jaki będzie los autobusu 73 i 99?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Autobus 73 zyska nową trasę z osiedla Radogoszcz Zachód przez Liściastą i dalej Zgierską do Placu Wolności, natomiast autobus 99 wejdzie na trasę obecną 73, czyli pojedzie ul. Hipoteczną, Klonową, Kasprzaka, dojedzie do ul. 1-Maja i Więckowskiego i od tego punktu przez Plac Hallera, Żeligowskiego na Retkinę.

Pani Michalak: Wspomniał Pan, że jest większa wygoda dla starszych osób, o jaką to wygodę chodzi?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Ten element, o którym mówiłem dotyczył tych nowych odcinków ulic, gdzie dotychczas komunikacja miejska nie docierała, a teraz się pojawi. Mam świadomość, że spora część taboru tramwajowego jest wysokopodłogowa, on będzie wymieniony sukcesywnie. Natomiast porządkując ten układ zadbano o to, żeby pewna liczba autobusów, które niskiej podłogi jeszcze nie mają były już na stałe przypisane do linii, na których jest najmniejsza frekwencja, jeśli chodzi o osoby z niepełnosprawnościami. Linie obsługujące szpitale będą w całości obsługiwane już wyłącznie autobusami niskopodłogowymi. Obecnie jest to niestety loteria. Już od 2 kwietnia br. linia 65 i 74 będzie w całości taborem niskopodłogowym.

Pani Krystyna Gulczyńska Rada Osiedla Teofilów Wielkopolska: Kiedy przyszedłam na Komisję to byłam przekonana, że Siatka Transportu została opracowana na podstawie konsultacji społecznych, ale nie tego typu jak zostało tu zaprezentowane, tylko tak, jak się odbywały inne konsultacje społeczne dotyczące innych tematów i to uprościło by dzisiaj naszą dyskusję, nerwy, niepokój.. Okazało się, że to było skomasowane tylko ogólnie, natomiast szczegółów i tak dzisiaj nie znamy.

Przewodniczący Komisji: Wszystkie szczegóły tego, jak 2 kwietnia będzie jeździła komunikacja, czyli przebiegi linii – znamy. Te pierwsze konsultacje musiały być takie ogólne, gdyż trudno sobie wyobrazić sytuację, w której byśmy konfrontowali interesy kilkudziesięciu małych osiedli, albo kilkuset społeczności w Łodzi przeciwko sobie. Jest pewna doza odpowiedzialności, która spoczywa na Prezydencie Miasta – wprowadzającego zmiany, na Radnych, że to ma działać lepiej.

Pani Krystyna Gulczyńska Rada Osiedla Teofilów Wielkopolska: Uważam, że te konsultacje powinny się odbywać właśnie osiedlami: Teofilów (...) Czy może mi Pan podać nr tramwaju/autobusu, który woził powietrze? Gdyż sam Pan stwierdził, że są takie środki transportu, które jeżdżą puste. Odnosząc się do autobusu 87, to nie widzę problemu, dlatego, że mieszkam na osiedlu od 40 lat. Tą trasą jeździł autobus „J” i jechał: Inowrocławską, skręcał w Żubardzką... i nie było tu żadnego problemu, nie było krańcówki na Żabieńcu tylko

na Rojnej. Bylibyśmy bardzo szczęśliwi, żeby ten autobus był, bo w momencie, kiedy jest awaria energetyczna, to nie ma możliwości dojazdu do Dworca. Kiedy będziemy mieć do wglądu tą siatkę?

Przewodniczący Komisji: Informuję, że na stronie UMŁ „Łódź łączy”- są wszystkie mapki i przebiegi linii, natomiast drukowana wersja będzie dostępna ok. połowy marca.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Są kursy na niektórych liniach np. 56 gdzie jest 113 pasażerów w ciągu doby. Kurs po godz. 22.00 na całym odcinku, gdzie ten autobus jest, jako jedyny jedzie pusty.

Pani Krystyna Gulczyńska Rada Osiedla Teofilów Wielkopolska: czy nie widzi Pan Przewodniczący możliwości, żeby utworzyć stronę na Facebooku odnośnie tych zmian komunikacyjnych.

Przewodniczący Komisji: To jest do realizacji.

Pani Justyna Wentland Rada Teofilów Wielkopolska: Kiedy i w jakich godzinach linia 78 z Aleksandrowa na Plac Wolności jeździła pusta?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Nigdy nie powiedziałem, że linia 78 na Plac Wolności jeździła pusta.

Pani Justyna Wentland Rada Teofilów Wielkopolska: Z tego, co wiem, to zostaje zmieniona drastycznie trasa linii 78, czyli będzie tylko Aleksandrów Ł. – Żabieniec. W ogóle nie będzie obsługiwać części Teofilowa „C”, nie będzie dojazdu na Plac Wolności bezpośrednio, mimo, że to miało 40 lat, odkąd to osiedle istnieje. Osoba mieszkająca na Rydzowej poruszająca się o kulach, bądź chodziku, jak z przystanku Rydzowa/Lniana może dojechać do Manufaktury bezpośrednio?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Osoba taka bezpośredniego połączenia nie ma, musi wsiąść w autobus 83 na ul.Rojnej przesiada się w autobus 96 i dojeżdża w rejon Manufaktury.

Pani Justyna Wentland Rada Teofilów Wielkopolska: Ale nie od strony ul. Karskiego, gdzie jest najbliższe wejście z ul. Drewnowskiej, jakie to jest udogodnienie dla osób starszych?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Urząd Miasta Łodzi nie odpowiada za to, jaki jest dystans do przejścia już na terenie Manufaktury.

Pani Justyna Wentland Rada Teofilów Wielkopolska: Tam, gdzie było w miarę dobrze to musimy teraz zrobić źle, żeby gdzie indziej było dobrze?

Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Chciałbym podkreślić, że oczekiwanie, że każdy pasażer mieszkający w Łodzi lub dojeżdżający z gmin ościennych będzie miał w każdej relacji bezprzesiadkowe połączenie jest oczekiwaniem nierealnym. Nie jesteśmy w stanie takiego wniosku zrealizować. Liczba oczekiwań, wniosków mieszkańców, najczęściej sprzecznych ze sobą jest tak duża, że fizycznie jest to niewykonalne, żeby każda relacja była obsługiwana w sposób bezpośredni.

Radny p. Mateusz Walasek: Przygotował mapkę pokazującą dojścia od przystanku 96, które się znajdują przy ul. Lutomierskiej i ul. Zachodniej już w stronę ul. Legionów oraz od

przystanku 78 i dokładnie 1/3 Manufaktury jest najbliżej jednego przystanku, druga 1/3 Manufaktury jest najbliżej drugiego przystanku, trzecia najbliżej jednego przystanku jest 78.

Pani Justyna Wentland Rada Teofilów Wielkopolska: Nie rozumiem, jeżeli było bezpośrednie połączenie, prawie 40 lat funkcjonujące prawidłowo, dlaczego jest likwidowane?

Przewodniczący Komisji: Wynikiem konsultacji było stworzenie modelu, który jest zbudowany o tzw. centra przesiadkowe, węzły komunikacyjne o charakterze ogólnomiejskim, takim dużym jak Centrum oraz mniejsze- osiedlowe. Taki sposób komunikacji ma swoje wady i zalety. Jego wadą jest to, że zwiększa się ilość takich połączeń, na których trzeba zmienić autobus. Zaletą tego jest, po pierwsze większa przewidywalność tych kursów, tego, że się mniej spóźniają i są częściej na przystanku, ponieważ ten autobus nie jedzie przez całe miasto, więc szansa, że napotka korek, awarie jest dużo mniejsza. Jestem zwolennikiem takiego podejścia, żeby pasażer wiedział dokładnie i był pewien, że zawsze o tej godzinie na tym przystanku jak jest napisane, ten autobus będzie. Kluczowe dla komunikacji zbiorowej jest to, że to jest pewne. Nawet, jeżeli czasami trzeba kawałek dalej przejść.

Radny p. Bogusław Hubert: Osoba z rodziny chodzi o kulach i dotąd, do 2 kwietnia, kiedy wejdzie nowa siatka ma 700 m do najbliższego przystanku, czy chce Pani, żeby tak zostało??

Pani Justyna Wentland Rada Teofilów Wielkopolska: Nie chce. Nie mówię o likwidacji przystanku, tylko o tym, że są przystanki na Teofilowie, ale niektórzy już nie będą mogli skorzystać, mimo, że mają blisko na ten przystanek, bo nie będą mogli wyjechać z osiedla. (...)

Przewodniczący Komisji: To jest taki dylemat, czy zostawiając bezpośrednie połączenie na Teofilowie zrezygnować z uzupełnienia go gdzie indziej, tam, gdzie był km do przystanku. Jestem głębokim zwolennikiem tego, żeby środki, które wydajemy na komunikację zbiorową były większe. Można jednak dopilnować rzeczy, które powinny to złagodzić, takim elementem są autobusy niskopodłogowe. Proszę jednak wybaczyć, że pojawią się dodatkowe przesiadki i to jest jedna z nich.

Mieszkanca: Przy Marysińskiej Stadion jest wiata przystankowa, jak będziemy stali na ul. Marysińskiej, wąska ulica, tam jest zakręt, duży ruch samochodowy. Czy przeniesienie przystanku z pętli na ul. Marysińską oznacza wiatę?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Na 2 kwietnia pozostaje ten przystanek na pętli, który będzie, jako przelotowy, ewentualnie z czasem będzie przeniesiony na ul. Marysińską. W kierunku północnym nie widzę możliwości ustawienia wiaty, gdyż chodnik jest wąski, w kierunku południowym bym widział.

Przewodniczący Komisji: Zanim Państwo dokonacie przeniesienia tego przystanku, prosimy o wrócenie z tematem na Komisję.

Mieszkanca: Podsumowując dyskusję, nie wyrażamy zgody (mieszkańcy Marysińska-Stadion) na zmianę trasy autobusu 57. To jest najlepsza linia. Będziemy walczyć o nią do skutku.

Pani Jadwiga Jakowenko: Chciałabym jeszcze wrócić do trasy autobusu linii 85, ma przejeżdżać ul. Franciszkańską. Czy Zarząd Dróg jest zaznajomiony, w jakim stanie technicznym jest ul. Franciszkańska??

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: W idealnym stanie nie jest, ale duża liczba osób jest za tym, żeby tą ulicą jeździć.

Pani Jadwiga Jakowenko: Mogę to udowodnić, że tam, jeżeli będzie usytuowany przystanek to jesienią czy wiosną przy opadach deszczu nikt nie wsiądzie i nie wysiądzie z autobusu.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Nie da się przeprowadzić na raz wszystkich inwestycji drogowych tam gdzie jeździ komunikacja. Mogę przeprowadzić jedynie bieżące utrzymanie dróg.

Przewodniczący Komisji: Zwracałem uwagę parokrotnie na Komisji, że jak wprowadzamy nową siatkę to musimy spowodować, że nie tylko przestawimy autobus z ulicy na ulicę, ale też infrastrukturę należy dostosować. Dlatego we wtorek mamy otrzymać wykaz wszystkich prac, które są założone i związane ze zmianą tej siatki.

Pani Jadwiga Jakowenko: Rozumiem, że te autobusy mają jeździć co 12 min? Jeżeli tak, to budynki przy ul. Szklanej tego nie wytrzymają.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Linia 85 wykonuje 5 kursów w ciągu godziny.

Przewodniczący Komisji umówił się z mieszkańcami na spotkanie na ul. Szklanej.

Pan Krzysztof Strzelecki Wiceprzewodniczący RO Wzniesień Łódzkich: Osoby, które przeprowadzały konsultacje w Szkole Podstawowej na ul. Łupkowej słowem nie wspomniały, że nastąpią takie zmiany w siatce połączeń.

Przewodniczący Komisji: Nikt nie utrzymuje, że ta siatka połączeń podlegały konsultacjom. Te konsultacje, które się faktycznie odbyły dotyczyły samego modelu, sposobu budowania tej siatki, a nie przebiegu linii.

Pan Krzysztof Strzelecki Wiceprzewodniczący RO Wzniesień Łódzkich: Na poniedziałkowe posiedzenie (kontynuację) chciałem poprosić, żeby przygotowano dokumenty, które mówią o tych pustych przejazdach autobusu nocnego 60 i kiedy były przeprowadzane te badania, w jakich godzinach i w jakim okresie.

Przewodniczący Komisji: Otrzymaliśmy deklarację, że pełne badania zostaną wszystkim Radom Osiedli udostępnione.

Pan Krzysztof Strzelecki Wiceprzewodniczący RO Wzniesień Łódzkich: Mieszkańcy prosili, żeby autobus 60 przejeżdżał przez Dworzec Fabryczny. Czy wszystkie autobusy 60 A, B i C muszą jechać na ul. Wydawniczą?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: To nie jest kwestia techniczna, gdzie jest krańcówka, tylko to jest kwestia obsługi ciągu linia 60 obsługuje ciąg ul. Kopcińskiego i nie ma możliwości jej przekierowania na ciąg ul. Uniwersyteckiej.

Tak. Wszystkie autobusy muszą jechać na ul. Wydawniczą, ponieważ oznaczenia wariantowe stosowane są tam gdzie linia główna podstawowa funkcjonująca z określoną częstotliwością rozjeżdża się na linie obsługujące kierunki, gdzie jest mniejsza częstotliwość, czyli na

odcinku wspólnym ta linia musi mieć 12 min. właśnie po to żeby zapewnić powtarzalność przesiadki i żeby te przesiadki nie były uciążliwe. Przesiadki odbywać się będą w obu kierunkach, czyli z 60 na linie jadące na Dworzec Łódź Fabryczna i z linii 51, 53 m.in. na 60 w kierunku ul. Wydawniczej. Ponieważ zapotrzebowanie na dojazd ze wszystkich gałęzi, które obsługujemy jest zarówno w rejon Dworca, jak i w rejon Uniwersytetu i szpitala im. Barlickiego. Jeśli chodzi o wybór linii, które zostały skierowane na poszczególne kierunki, linia 51, jako linia obsługująca szpital chorób płuc, została skierowana na Dworzec Łódź Fabryczna. Linia 53 ze względów geometrycznych jest skierowana na Dworzec Łódź Fabryczna. Linia 53, podobnie jak linia 60 – jest linią wariantową, która na wspólnym odcinku tworzy częstotliwość podstawową z ewentualnymi uzupełnieniami, rozbiecie tej linii dawałoby dokładnie taki sam efekt jak rozbiecie linii nr 60.

Pan Krzysztof Strzelecki Wiceprzewodniczący RO Wzniesień Łódzkich: Czy jest możliwe, aby linia 60 przejeżdżała przez Dworzec Fabryczny.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Skierowanie 3 linii na ul. Uniwersytecką spowoduje brak należytej obsługi rejonu szpitala im. Barlickiego. Osoba przesiadająca się w dowolnej relacji czeka maksymalnie kilka minut na przystanku przesiadkowym na Dołach, który jest przystankiem wspólnym dla tych wszystkich 4 linii.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Do jesieni przebieg tego autobusu będzie tak wyglądał, jak został zaplanowany.

Mieszkaniec: Chciałem zapytać linię tej trasy nowej 85, na ile będzie pokrywać zapotrzebowanie ul. Franciszkańskiej?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Ul. Franciszkańską autobus jedzie od ul. Wojska Polskiego do ul. Szklanej.

Mieszkaniec: Linia 64 jedzie z Rynku Bałuckiego i może jechać do ul. Inflanckiej i z Inflanckiej skręca w ul. Franciszkańską i całą obsługuje.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Staramy się tworzyć linie komunikacyjne, które nie będą przegrywać z ruchem pieszym pod względem prędkości przejazdu.

Mieszkaniec: Po co to spotkanie i konsultacje, jak nic się nie da zrobić? Jeżeli nie będziecie spełniać postulatów społeczeństwa, to społeczeństwo Was później rozliczy.

Przewodniczący Komisji: My teraz nie prowadzimy konsultacji, trwa posiedzenie Komisji, na której jest prezentacja i zgłaszamy pytania, żeby wyjaśnić. Konsultacje, jako takie i badanie tego, jak to funkcjonuje będzie na jesieni. Te wstępne były, co do ogólnego modelu, a na jesieni będzie konkret.

Radny p. Sebastian Bulak: Jaka będzie częstotliwość kursowania linii 59?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: W tej chwili rozkład ułożony jest z częstotliwością 12 min., w soboty i święta – 20 min.

Radny p. Kamil Jeziorski: Jest wzmocnienie linii tramwajowej. W przypadku awarii tramwaju, to jak szybko Państwo są w stanie zapewnić komunikację zastępczą i czy jest tabor?

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny: Jeśli chodzi o tabor, to 10% musi być rezerwy. Czas realizacji zależy od rejonu, gdzie należy wysłać komunikację zastępczą. Mamy plany awaryjne i szybkość reagowania.

Przedstawiciel Biura Strategii Miasta dokonał prezentacji i wspólnie z przedstawicielami Zarządu Dróg i Transportu udzielał odpowiedzi na temat Nowego Systemu Transportowego na pytania członków Komisji oraz mieszkańców Łodzi.

Druga część posiedzenia 20.02.2017 r.

Punkt 2.: Prezentacja z konsultacji społecznych.

Radny p. Sebastian Bulak: Na pierwszej części posiedzenia (w dniu 17.02.br.) dyrektor ZDiT zobowiązał się odpowiedzieć na pytanie związane z kosztami wprowadzenia nowej siatki połączeń, to może zaczniemy od tego.

Przewodniczący Komisji: Pozwólmy na początek rozpocząć fazę pytań do konsultacji społecznych, a następnie będą pytania dot. finansowej części.

Radny p. Sebastian Bulak: Chciałbym wysłuchać wyników konsultacji społecznych.

Przewodniczący Komisji: Materiał został przekazany do Komisji, jest dostępny od ponad pół roku na stronie internetowej, to jest ponad 500 stron zawierających uwagi w formie protokolarnej z posiedzenia i odczytywanie ich teraz w takiej skali 1000 czy 2000 uwag mija się z celem. Proponuję o kierowanie pytań.

Radny p. Sebastian Bulak: Proszę jednak o zaprezentowanie najważniejszych spraw zawartych w dokumencie. Po to zgłaszaliśmy ten punkt, żeby służby Prezydenta Miasta przygotowały się z prezentacją.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Zaproponował, żeby na początku w skrócie przedstawić informację ile odbyło się spotkań, jakim cieszyły zainteresowaniem, a następnie będą pytania.

Radny p. Sebastian Bulak: Zgodził się na taką formę.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Jeśli chodzi o spotkania konsultacyjne to miały charakter 3-etapowy. W pierwszym etapie odbyły się spotkania konsultacyjne ogólne dla terenu całego miasta i nakierowane na wszystkich mieszkańców. Były to 4 debaty o charakterze eksperckim, które odbyły się w Urzędzie Miasta. Były to spotkania warsztatowe ze studentami Uniwersytetu Łódzkiego i Politechniki Łódzkiej. W drugim etapie przeprowadzono 37 spotkań z mieszkańcami w poszczególnych jednostkach pomocniczych i na bardzo kateryczne żądanie mieszkańców Radogoszcza było zorganizowane dodatkowe spotkanie na Radogoszczu Wschodzie. Jako podsumowanie zostało przeprowadzonych 5 spotkań podsumowujących, na których prezentowane były wstępne informacje. Był to jeszcze etap, na którym zbierano wnioski od mieszkańców. Wnioski były zbierane w różnej formie. Wnioski z 37 spotkań osiedlowych było łącznie 1181 uwag, z poszczególnych spotkań są spisane raporty. Wśród mieszkańców była przeprowadzana ankieta, wpłynęło 571 formularzy ankiety różnymi drogami. Część była wypełniona bezpośrednio na spotkaniach, część była dosyłana już przez mieszkańców przez Internet, czy składane w formie papierowej.

Najczęściej pojawiające się postulaty i głosy nie były głosami dotyczącymi konkretnych przebiegów linii, były to głosy odnoszące się do zapisów modeli, w szczególności wspierające koncepcje priorytetu dla transportu zbiorowego dotyczące organizacji ruchu i innych elementów zawartych w modelu (przystanków na żądanie czy np. autobusów osiedlowych). Z tych tematów z pozoru wrażliwych nie było wyraźnego sprzeciwu mieszkańców, czy też było zdecydowanie większe poparcie niż sprzeciw dla ewentualnych ograniczeń ruchu kołowego po to, żeby uprzywilejować transport zbiorowy. Najczęściej pojawiające się postulaty dotyczyły oprócz priorytetu, zwiększenia częstotliwości kursowania, skrócenia czasów przejazdu – to były te podstawowe wątki. Mieszkańcy przede wszystkim chcieli, żeby ten transport był bardziej sprawny, wydajny i efektywny. Jeśli chodzi o uwzględnienie uwag spośród tych 1181 uwag zgłoszonych na spotkaniach osiedlowych, uwzględnionych w sposób bezwzględny były 164 uwagi, 637 uwag uwzględniono warunkowo, 380 uwag nie zostało uwzględnionych. Spośród formularzy konsultacyjnych i uwag wyrażonych na tych formularzach, 62 formularze to były formularze z odpowiedziami na pytania zamknięte, następnie 46 wniosków zgłoszonych na tych formularzach rozpatrzono negatywnie, 334 wnioski zostały rozpatrzone warunkowo i 129 wniosków zostało bezwarunkowo uwzględnionych.

Przewodniczący Komisji utworzył fazę pytań.

Radny p. Sebastian Bulak: Czy były uwagi dotyczące samej Siatki połączeń?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Były takie uwagi.

Radny p. Sebastian Bulak: Ile było takich uwag?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Nie potrafię w tej chwili odpowiedzieć.

Przewodniczący Komisji: Czy w tym raporcie Państwo szeregując uwagi podzieliliście je na te dotyczące Siatki połączeń, albo takie dotyczące innych uwag?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Są szeregowane w takiej kolejności, w jakiej były zgłaszane.

Radny p. Sebastian Bulak: Ile osób uczestniczyło w konsultacjach ogółem oraz z podziałem na te trzy etapy?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Łącznie w spotkaniach na Osiedlach udział wzięło 829 mieszkańców. Podział na osiedla: Osiedle Stoki – 47 uczestników, Osiedle Dolina Łódki – 15 uczestników, Osiedle Olechów Janów – 30, Os. Andrzejów 31, Os. Nowosolna – 17, Os. Mieszki – 37, Os. Zarzew – 10, Os. Stary Widzew – 15, Os. Chojny – 5, Os. Wiskitno – 23, Os. Chojny – Dąbrowa – 16, Os. Nad Nerem – 12, Os. Rokicie – 30, Os. Ruda – 12, Os. Piastów Kurak – 8, Os. Bałuty Zachód – 13, Os. Radogoszcz Wschód – 32, Os. Teofilów Wielkopolska – 20, Os. Łagiewniki – 11, Os. Bałuty Doły – 20, Os. Marysin Rogi – 10, Os. Nr 33 – 22, Os. Bałuty Centrum – 16, Os. Lublinek – 26, Os. Retkinia Zachód Smulsko – 35, Retkinia Wschód – 41, Os. Zdrowie Mania – 24, Os. Złotno – 19, Os. Koziny - 23, Os. Wzniesień Łódzkich – 27, Os. Montwiłła -Mireckiego – 25, Os. Górniak – 10, Os. Stare Polesie – 13, Os. Katedralna – 6, Os. Śródmieście Wschód – 8.

Radny p. Sebastian Bulak: Jak były dystrybuowane informacje o tych konsultacjach społecznych na poszczególnych Osiedlach?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Były wywieszane plakaty oraz była przeprowadzana akcja informacyjna drogą internetową. Nie znam szczegółów dotyczących miejsca powieszenia plakatów. Konsultacje odbyły się ok. 1 rok temu.

Pan Łukasz Goss Biuro Prasowe Urzędu Miasta Łodzi: Informacje o tych konsultacjach były za pomocą wszystkich możliwych narzędzi informacyjnych dostępnych Urzędowi, czyli za pomocą city lightsów czyli informacji w przestrzeni, ogłoszeń prasowych, konferencji prasowych, plakatów, które dzięki uprzejmości Spółdzielni Mieszkaniowej zawisły na poszczególnych osiedlach.

Radny p. Sebastian Bulak: Jak były dystrybuowane informacje na Osiedlu Radogoszczu, Teofilowie Wielkopolska oraz Bałuty Zachodnie, lokalizacje oraz kiedy się pojawiły city lighty oraz kiedy się pojawiły plakaty.

Pan Łukasz Goss Biuro Prasowe Urzędu Miasta Łodzi: Jeśli chodzi o Radogoszcz, to na wniosek mieszkańców zorganizowano dodatkowe spotkanie.

Radny p. Mateusz Walasek: Osiedle Radogoszcz to chyba było ostatnim miejscem źle poinformowanym...

Radny p. Kamil Jeziorski: Podczas Konsultacji społecznych Państwo posługiwali się mapą Łodzi (zalamowaną), po której mieszkańcy mogli pisać swobodnie. Czy Komisja mogłaby otrzymać taką mapę?

Pan Łukasz Goss Biuro Prasowe Urzędu Miasta Łodzi: Spotkania miały podwójny charakter, informacyjny oraz warsztatowy. W pierwszej części mieszkańcy otrzymywali informację nt. planowanych systemowych rozwiązań, założeń dotyczących tego modelu, w drugiej części- warsztatowej na takich mapach mogli nanosić swoje propozycje i uwagi, co było włączone w całe dokumenty podsumowujące konsultacje. Jeśli Komisja życzy sobie laminowaną mapę to możemy taką dostarczyć.

Radny p. Kamil Jeziorski: Do Komisji Transportu zwróciła się RO Nowosolna, która przedstawiła protokół i uwagi, które były zgłaszane na konsultacjach. Po ogłoszeniu nowej siatki transportu w dniu 24 kwietnia br. skierowali do Prezydenta Miasta pismo w sprawie nieuwzględnienia prósb. Poproszę o informację w sprawie.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Należy podkreślić, że nie ma możliwości żeby każdy głos mieszkańców wyrażony w konsultacjach został uwzględniony chociażby, dlatego, że często są to głosy sprzeczne, a nawet, jeśli nie są sprzeczne to jeszcze wchodzi takie kwestie jak racjonalność, gospodarność i kontekst wynikający z obsługi poszczególnych osiedli. Jeśli chodzi o pismo, to nie jest mi na tyle znane żebym je teraz zreferował i odpowiedział na pytanie.

Przewodniczący Komisji: To jest pismo, które dotyczy wielu elementów i do którego załącznikiem jest wyjątek z Raportu z konsultacji. Na poprzedniej Komisji padały pytania o te uwagi, które były w tym piśmie wstępnym, nie w samym załączniku.

Radny p. Kamil Jeziorski: Najważniejszym pytaniem była częstotliwość linii nr 53 i 54.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Jeśli chodzi o idee to podkreślam, że jestem tylko jedną z osób, które pracowały w zespole opracowującym tą siatkę. Jeśli chodzi o obsługę Nowosolnej i wpuszczenie dodatkowych tzw. małych autobusów to po pierwsze ich nie ma w tej chwili, niezależnie od tego Os. Nowosolna jest o tyle specyficzne, że tam nie ma dodatkowej sieci drogowej, po której można jeździć. Ograniczenia techniczne, niezależnie od wielkości

autobusu są takie, że na ul. Jugosłowiańskiej nie ma pętli autobusowej i jedyna możliwość jej obsługi to jest wjechanie i wyjechanie do ul. Brzezińskiej lub do ul. Pomorskiej. Ten układ przestrzenny Os. Nowosolnej jest zamknięty i tu dużo więcej nie da się zrobić. Musimy pamiętać, że linia 53 w swoim przebiegu styka się z tramwajem w 2 miejscach i nie ma sensu tworzyć mieszkańcom dodatkowej przesiadki tylko po to, aby zachowywać pozory zbieżności z teoretycznym modelem. Z tą linią udało się przeprowadzić taki zabieg, że grupując linie rzadko jeżdżące: do Kalonki, do Skoszew, do Brzezin, do Nowosolnej i na ul. Zjazdową byliśmy w stanie ułożyć rozkład jazdy, w którym ten autobus pojawia się, co kilka do kilkunastu minut. Staramy się, adekwatnie do napełnień na poszczególnych gałęziach ułożyć te kursy w miarę regularnie. Jeśli chodzi o miasto, na którym się wzorowaliśmy- to element grupowania linii do powstania częstotliwości podstawowej pojawia się w wielu miastach i ciężko jest wskazać jedno konkretne.

Radny p. Bogusław Hubert: Pytanie kieruję do radnego p. Sebastiana Bulaka, czy był członkiem Komisji od początku jej powołania i w ilu posiedzeniach uczestniczył?

Radny p. Sebastian Bulak: Byłem od początku powołania Komisji i dlatego też dziwi mnie ta cała sytuacja, z którą mamy do czynienia ze względu na to, że w poprzedniej edycji Komisji Siatka połączeń była prezentowana, a teraz została dopiero zaprezentowana radnym po jej publicznym ogłoszeniu i nie można było dyskutować nad przebiegiem połączeń.

Przewodniczący Komisji: Od razu uzupełniam, że ten cały proces tworzenia tej siatki był absolutnie transparentny i było nam to wcześniej prezentowane jak będzie powstawała siatka, po tym, kiedy zlecenie było zewnętrzne i zostało to przygotowane przez firmę zewnętrzną, która przyniosła produkt swojej pracy, bo umowa obejmowała przygotowanie planu transportowego, do którego załącznikiem była nowa trasa autobusów i tramwajów. Ponieważ ten proces wydawał nam się mało efektywny to, jako Komisja zwróciliśmy się ze stanowiskiem do Prezydenta Miasta, żeby opracować tą nową siatkę połączeń w modelu pracy włączającej mieszkańców i sektor pozarządowy. Elementem tego właśnie były takie spotkania, gdzie wychodziliśmy od ogólnych zasad budowy planu transportowego, tych założeń, tego, co prezentujemy w tym punkcie, czyli tego, jakie są te oczekiwania, jaki model docelowy tego transportu powinien być w mieście przygotowany i dopiero pokłosiem tych prac jest możliwość przygotowania już konkretnych rozwiązań i przebiegów linii. Mam przekonanie, że to było dosyć jednak w otwarty sposób realizowane i na końcu poznajemy efekt pracy wielomiesięcznej, w której braliśmy udział, jako uczestnicy spotkań konsultacyjnych.

Radny p. Bogusław Hubert: Ponawiam pytanie do p. radnego S. Bulaka, w ilu tych spotkaniach z mieszkańcami p. radny brał udział.

Radny p. Sebastian Bulak: Nie udzielę tej odpowiedzi. Mogę poinformować, że o żadnym takim spotkaniu nie wiedziałem, dlatego też dopytuję o informację, jak one były dystrybuowane, szczególnie w moim okręgu wyborczym.

Radny p. Bogusław Hubert: Nie wie Pan o tym, że konsultacje były przeprowadzone, że były 4 debaty eksperckie w UMŁ, to było nagłośnione w mediach i w Internecie na stronie UMŁ, nie wie Pan o spotkaniach z mieszkańcami, nie wie Pan o tym, że od kilku miesięcy raport z konsultacji jest zamieszczony na stronie UMŁ. Pan wprost tego nie powiedział, ale ponieważ Pan się dopytuje o rzeczy, które w tym raporcie są zawarte to rozumiem, że Pan tego nie czytał i tego nie zna, w przeciwieństwie do p. radnego Jeziorskiego, który deklaruje i mówi o konkretnych spotkaniach, na których był.

Przewodniczący Komisji: Zgodnie z prośbą, jaką Komisja kierowała przed rozpoczęciem spotkań konsultacyjnych, do Komisji wpłynął pełen plan spotkań osiedlowych i termin dat spotkań w Dużej Sali Obrad.

Radny p. Kamil Jeziorski: Na ostatnim posiedzeniu Komisji większość z Państwa, którzy tu siedzieli narzekali na to, że oni o tych konsultacjach nie wiedzieli z jakiegoś powodu. Być może jest to spowodowane tym, że byli to seniorzy i jest ścieżka komunikacji, do której Urząd Miasta nie dociera.

Radny p. Bogusław Hubert: Na Osiedlu Zarzew w spotkaniu wzięło udział 10 osób. 500 plakatów zostało wywieszonych przez SM Zarzew we wszystkich klatkach schodowych, były informacje o spotkaniach, więc nie możliwe, że seniorzy o tym nie wiedzieli. Wszyscy wiedzieli, a było tylko 10 osób. Trudno generalizować. Nie wszędzie docierają informacje, ale nie ma lepszego sposobu niż było to na Zarzewie.

Przewodniczący Komisji: Nad dystrybucją informacji należy pracować, ale miejmy świadomość, że jak problem nie jest palący, nie wydaje się, że ktoś traci na tym bezpośrednio i nie odczuwa, że to jest jego konkretna strata, to mobilizacja jest umiarkowana.

Pani Krystyna Wilczyńska Rada Osiedla Teofilów Wielkopolska: Jestem oddelegowana przez RO i mieszkańców i dopiero się dzisiaj dowiedziałam się, że 20 osób uczestniczyło w tych spotkaniach, gdzie sprawa jest poważna, bo linia 78 zmienia swoją trasę i Teofilów tą sytuacją jest zaniepokojony. Na osiedlu M. Reja i Os. Wielkopolska nie było żadnej informacji dotyczącej konsultacji społecznych. Ze spółdzielnią M. Reja współpracujemy doskonale. Stąd moje zdziwienie, że uczestniczyło tylko 20 osób. Nie zgadzam się z tym, że dokładnie wszystkie osiedla były poinformowane. 2/3 mieszkańców osiedla to są ludzie starsi, którzy korzystają bardzo aktywnie z Karty Aktywnego Seniora, chodzą na różne zajęcia i z pewnością wiedzieliby o takiej akcji. Zostaliśmy zatem pominięci.

Radny p. Mateusz Walasek: Byłem na tych konsultacjach i tam było znacznie więcej osób, były informacje o spotkaniach w postaci city lightów w wiatach przystankowych na Teofilowie umieszczone i pomogę potwierdzić nie jako radny, tylko jako mieszkaniec Teofilowa.

Punkt 3.: Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – druk nr 328/2016.

Projekt uchwały stanowi załącznik nr 3 do protokołu.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak przedstawił ww. projekt uchwały.

Faza pytań

Radny p. Marcin Zalewski: Jaki procent biletów rocznych jest obecnie kupowanych przez pasażerów w stosunku do wszystkich biletów.

Przewodniczący Komisji: Odpowiedź znajduje się w projekcie uchwały. Uzupełniając warto pamiętać, że dziś ten bilet jest z taką stawką, że 4 bilety trymestralne są tańsze niż 1 roczny. Chcę zapytać o wspólny bilet aglomeracyjny, czy w ramach okresu miesięcznego 30-dniowego mamy w cenie przejazd ten, który wcześniej uwzględniał bilet aglomeracyjny?

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: To przede wszystkim jest zależne od ostatecznych ustaleń z przewoźnikami kolejowymi. Takie rozmowy się toczą i taki jest nasz cel, żeby na terenie miasta dało się podróżować koleją na biletach miejskich.

Przewodniczący Komisji: Rozumiem, że te ustalenia jeszcze trwają. Informacja dla radnego p. Zalewskiego: sprzedaż biletów w roku 2016 – bilet 12-miesięczny ulgowy – 9 sztuk, bilet imienny sieciowy 12-miesięczny normalny – 4 sztuki.

Radny p. Sebastian Bulak: Chciałem się zapytać o zaopiniowanie przez Związki Zawodowe tej uchwały, które Związki pozytywnie, a które negatywnie zaopiniowały tą uchwałę?

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Opinie były mieszane. Forum Związków Zawodowych Zarządu Województwa Łódzkiego zaopiniowało pozytywnie z uwagą co do biletów 90 dniowych, NSZZ Solidarność ZRŁ zaopiniowało negatywnie. Nie mam kompletu tej korespondencji.

Radny p. Sebastian Bulak: Podpowiem, te informacje znajdują się w projekcie uchwały. Proszę, aby Pan odczytał do protokołu, które Związki opiniowały pozytywnie, które opiniowały negatywnie.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Do wcześniej wymienionych chcę dodać OPZZ WŁ z opinią negatywną.

Radny p. Sebastian Bulak: Czy wprowadzenie tego projektu uchwały poprzedzały jakieś badania dotyczące jakości świadczenia usług przez miejskiego przewoźnika?

Przewodniczący Komisji: Czy przewoźnik miejski prowadził badania satysfakcji swoich klientów?

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Takie badania są prowadzone zależnie od możliwości finansowych Zarządu, w ramach takich różnych grup badań typu: w latach ubiegłych były potoki pasażerskie, natomiast nie mam informacji, kiedy ostatni raz takie badania były prowadzone. To jest do sprawdzenia.

Radny p. Sebastian Bulak: Rozumiem, że przed tym prezydenckim projektem uchwały nie było takich badań powadzonych i te taryfy nie są wynikiem jakichkolwiek badań ze świadczenia usług klientów, tak?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Uzupełniając, było przeprowadzone badanie pt. przeprowadzenie badań struktury przejazdów wg rodzajów biletów pasażerów komunikacji zbiorowej w Łodzi, analiza obowiązującej taryfy, opłat za przejazdy środkami lokalnego transportu zbiorowego oraz przeprowadzenie badań potoków pasażerskich dla linii komunikacyjnej autobusowej nr 51, 51A, 51B oraz 6. To jest na podstawie umowy z dnia 18 kwietnia 2016 r. Pewnie nie wszystkie elementy, o które Państwo pytają – elementu dot. satysfakcji pasażerów tutaj nie ma, natomiast było przeprowadzone badanie dotyczące tego: jakie bilety są kupowane, jakie bilety są wykorzystywane, w jaki sposób pasażerowie korzystają z biletów, ile jeździ bez biletów, ile jeździ korzystając z uprawnień do przejazdu bezpłatnego lub ulgowego. Tego typu badanie było przez ZDiT zleczone.

Radny p. Sebastian Bulak: Moje pytanie dotyczyło zadowolenia ze świadczenia usług, jakim jest miejski przewoźnik, ze względu na to, że podwyżka cen biletów musi być proporcjonalna, do jakości świadczonych usług.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Były to badania przede wszystkim definiujące strukturę biletów, nie były to badania dot. elementu jakościowego czy zadowolenia pasażerów.

Przewodniczący Komisji: Poprosimy o takie informacje na piśmie.

Radny p. Sebastian Bulak: Czy Państwo wprowadzając uchwałę dot. smogu, szacowali zwiększenie ilości pasażerów, zmniejszenie ilości pasażerów, jak to się przełoży do korzystania z usług miejskiego przewoźnika?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: W założeniach tej reformy układu połączeń i reformy taryfy biletowej zakładany jest wzrost liczby pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej.

Radny p. Sebastian Bulak: Rozumiem, tym samym zmniejszenie osób korzystających z innych środków transportu, tak?

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: To założenie, które możemy przyjąć, a nie musi być prawdziwe, może wzrost liczby pasażerów może być też związany ze wzrostem ruchliwości mieszkańców.

Radny p. Sebastian Bulak: Szacunki wprowadzenia biletów 10-min.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Mamy wstępne symulacje. Zakładając, że taki bilet 10 min. kosztowałby ok. 2 zł. ulgowy 1 zł, przy dwóch założeniach mamy: w pierwszym wariantcie zakładając, że 50% osób korzystających obecnie z tego biletu 20 min. przechodzi na 10 min. różnice wpływu do budżetu miasta mielibyśmy na minusie, ok. 3 300 000 zł, natomiast przy wariantcie bardziej optymistycznym, że większość zostaje przy 20 min. wpływy zmniejszyłyby się o ok. 950 000 zł rocznie.

Radny p. Sebastian Bulak: Dla Państwa liczy się wpływ do budżetu, czy zadowolenie mieszkańców ze świadczonych usług?

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Z biletem 10 min. mamy negatywne doświadczenie, ponieważ dużo osób go nadużywało. Likwidacja tego biletu wynikała z tego, żeby uniknąć takiej sytuacji, żeby pasażer kupując ten bilet 20 min. mógł sobie dojechać do przystanku końcowego, przy bilecie 10 min. takiej gwarancji nie miał.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Oczywiście jest, że UMŁ proponując jakieś rozwiązania musi brać pod uwagę i to, w jaki sposób pasażerowie są skłonni płacić za bilety i to, w jaki sposób potem wpływy z tych biletów są w stanie sfinansować kursowanie komunikacji miejskiej. Pamiętajmy, że wyłącznie poobniżanie wszystkich cen biletów czy wprowadzenie komunikacji darmowej jest to prosty mechanizm do tego, żeby komunikacja miejska była niedofinansowana. Musimy brać pod uwagę różne mechanizmy, które są w stanie zachęcić pasażerów do korzystania z komunikacji miejskiej i podstawowym celem, do którego dążymy i będziemy dążyć jest to, żeby pasażer komunikacji miejskiej był pasażerem, który pojawia się w niej regularnie, a pasażer, który pojawia się regularnie korzysta z biletów okresowych.

Radny p. Sebastian Bulak: Proszę o przypomnienie, jaki jest czysty zysk netto w 2015 r. w MPK?

Informacja w ww. zostanie przygotowana w formie pisemnej.

Przewodniczący Komisji: Proszę pamiętać, że przychody ze sprzedaży biletów nie są przychodami Spółki.

Radny p. Kamil Jeziorski: Pytanie o str. 1 § 6, czy technicznie można go zmienić, ponieważ on brzmi tak: uchwała wchodzi w życie z dniem 1 marca, jednak nie wcześniej niż po upływie 14 dni od ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym WŁ – co wiemy, że nie jest to możliwe. Proponuję przygotować na sesję RM inne rozwiązanie.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Uważam, że uwaga jest zasadna i termin powinien być zmodyfikowany.

Radny p. Kamil Jeziorski: Czy dziś Prezydent mogłaby na podstawie tej uchwały zwolnić wszystkich mieszkańców z opłat za korzystanie z komunikacji miejskiej w dniu, w którym np. stężenia pyłu PM2 i PM10 byłyby przekroczone?

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: W tej formie nie ma takich zapisów.

Radny p. Kamil Jeziorski: Jest taki jeden zapis, że w dniu, kiedy jest Europejski Dzień bez samochodów rozszerzyć o dzień, który byłby Zarządzeniem Prezydenta ze względu na wysokie zanieczyszczenie powietrza.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: To jest kompetencja Rady Miejskiej.

Radny p. Kamil Jeziorski: W punkcie 24, są wskazani Radni Miejskiej Rady Seniorów, przecież jest także Młodzieżowa Rada Miejska. Mają takie same kompetencje i powinni być także wskazani w tym punkcie.

Przewodniczący Komisji: Uzupełniając, wpłynęło pismo do Komisji, gdzie Młodzieżowa Rada sugerowała wolę utrzymania takiego uprawnienia, a następnie Młodzieżowa Rada ograniczyła te swoje oczekiwania do tego, żeby wpisać jedynie przedstawicieli Zespołu Legislacyjnego (6 osób).

Radny p. Kamil Jeziorski: Jaki system transportowy nam będzie przyświecał, z jakiego czerpano doświadczenia do naszego systemu transportowego i nowej siatki połączeń. Chodzi o punkt 6, jest tam taki zapis, że czas przeznaczony na przesiadanie się wlicza się do czasu podróży i wydaje mi się, że jak rozmawiam z mieszkańcami, to mieszkańcy dochodzą do wniosku, że rzeczywiście mamy model transportowy, w którym przesiadamy się z autobusu do tramwaju, który zawiezie nas do miejsca docelowego i dlatego wydaje mi się, że powinien obowiązywać 10 min. bilet ze względu na to, że jednak będzie oczekiwanie. Wydaje się, że ze względu na ten zapis, który został wpisany w tą uchwałę wypadałoby wprowadzić bilet 10 min., który dowoziłby do linii tramwajowej 2 czy 3 przystankach z osiedla, potem byłoby oczekiwanie na tramwaj, który zawiezie nas do pracy. I ze względu na to należałoby wprowadzić bilet 10 min. zakładając, że bilet będzie kosztował 1,60. Bilet 20 min. jest niekorzystny dla pasażera.

Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek: Ten zapis od dawna funkcjonuje, od momentu, kiedy taryfa czasowa została wprowadzona w Łodzi w latach 90. Dla pasażera, który jedzie do 10 min. jednym środkiem transportu, a następnie kolejne 10 min. innym środkiem transportu bardziej opłaca się zakupić bilet 40 min, niż 2 x 10 min.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Wyjaśniając na wstępie zasada jest taka, że pasażer im dłuższy bilet kupuje tym bardziej opłaca mu się ten zakup. Przypominam, że jak dyskutowaliśmy o punkcie nt. kalkulacji wprowadzenia biletu 10 min., w tych kalkulacjach dotyczących zmniejszenia wpływów do budżetu przyjęta była cena 2 zł, jeżeli ten bilet miałby być jeszcze tańszy to te dysproporcje nam się zwiększą i wpływy będą jeszcze niższe.

Radny p. Kamil Jeziorski: Ta nowa siatka połączeń miała być takim czynnikiem, który będzie zachęcał do porzucenia samochodu i wówczas będzie pełne wykorzystanie tego miejsca w komunikacji.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Jeżeli tak, to najbardziej opłaca się zakupić migawkę.

Radny p. Mateusz Walasek: Czy Państwo dysponują danymi dotyczącymi tego, jak od ostatniej zmiany cen biletów wzrosły koszty związane z utrzymaniem komunikacji miejskiej, jak to się zmieniło?

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Nie mam takich informacji liczbowo, ale możemy się do tego odnieść pisemnie.

Radny p. Mateusz Walasek: Jeśli chodzi o kwestię biletów kolejowych, zamienności z biletami kolejowymi czy wspólnego systemu, czy są prowadzone rozmowy z innymi przewoźnikami poza ŁKA dot. biletów i jak to będzie oddziaływało na WBA (wspólny bilet aglomeracyjny).

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Jeżeli chodzi o modyfikację cennika wspólnego biletu aglomeracyjnego, to są prowadzone negocjacje z przewoźnikami odnośnie zmian cen, ponieważ naszym celem jest umożliwienie korzystania z biletów miejskich w pociągach przewoźników regionalnych. Nie jestem w stanie odpowiedzieć, czy prowadzone są jeszcze rozmowy z innymi większymi przewoźnikami, ponieważ nie uczestniczę w tych rozmowach. Mam informację, że brani pod uwagę są przede wszystkim przewoźnicy o charakterze lokalnym, regionalnym.

Radny p. Mateusz Walasek: Chciałem tylko zwrócić uwagę, że w obiegu prawnym funkcjonuje uchwała o wspólnym bilecie aglomeracyjnym, co też wymaga wszystkich zmian związanych z publikacjami, to wymaga też relacji z innymi gminami.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Aby zmienić tą taryfę WBA należy zakończyć proces negocjacyjny. Nie możemy sobie autorytarnie narzucić przewoźnikom kolejowym warunków, żeby się nie wycofali.

Radny p. Mateusz Walasek: Nie chodzi tylko o przewoźników, ale o inne gminy, ponieważ one także są stronami tego porozumienia dotyczącego WBA.

Radny p. Łukasz Magin: Bardzo się cieszę, że w ramach wcześniejszych prac nad taryfą powstała kalkulacja dotycząca biletów 10 min. o wartości 2 zł, natomiast mam prośbę, żeby podczas sesji RM przedstawić nam kalkulację dotyczącą prowadzenia biletu 10 min. w cenie 1,60 zł za bilet normalny i 0,80 zł z bilet ulgowy. Kolejna prośba dotyczy kalkulacji dotyczącej wprowadzenia migawki 65+, czyli rocznego biletu dla osób powyżej 65 r.ż. o wartości 50 zł rocznie.

Przewodniczący Komisji: Kalkulując różne warianty to warto wspomnieć, że jest inicjatywa zwolnienia wszystkich uczniów szkół z przejazdów i też prosimy o taką kalkulację.

Przedstawiciel Rady Osiedla Teofilów-Wielkopolska: Czy Państwo zmieniając ceny biletów sprawdzili jak wyglądała sprzedaż biletów po poprzedniej podwyżce, jeżeli nie to przedstawię takie dane: bilety 10 min. kiedy kosztowały 0,85 zł, sprzedane były w ilości 12 958 929, po podwyżce, kiedy bilet normalny kosztował 2,40 zł to sprzedano 8 852 403, kiedy były podwyższane tylko o 0,20 gr sprzedano 1434 czyli mamy prawie 7 000 biletów mniej, więc jaki jest sens wprowadzenia następnej podwyżki, skoro z tych wyliczeń wynika, że poprzednia podwyżka zmniejszyła ilość osób korzystających z przejazdu komunikacji miejskiej, do której Państwo zachęacie.

Przewodniczący Komisji: Dla uzupełnienia, finansujemy koszt utrzymania komunikacji zbiorowej w połowie z wpływu z biletów. Mam dane, które pokazują jak to się właśnie odnosi, jeśli chodzi o wpływy całościowe, bo wydaje się, że obraz taki dobry, to jest taki, w którym widzimy całość wpływu z całego okresu. W roku 2011 pokrywaliśmy koszty komunikacji zbiorowej na pułapie 36,6%, w roku 2012 – na poziomie 39,5%, przypominam, że nastąpiło wydłużenie czasu ważności biletów, w roku 2013 nastąpił spadek udziału tych

dochodów z biletów w całości kosztów komunikacji do 37% i później nastąpił dosyć silny wzrost w roku 2014 do poziomu 43,8% kosztu funkcjonowania komunikacji zbiorowej. Przypomnę, że między rokiem 2013, a 2014 nie nastąpiła żadna sensowna zmiana taryfikatora. Co ciekawe, że zmienia się tak mocno proporcja kosztów do wpływów, mimo, że bez zmiany taryfy. W uchwale na końcu mamy taką informację, że efektem wprowadzenia tej zmiany powinno być ok. 19 mln zł większe przychody ze sprzedaży biletów. Od którego momentu podwyżki ilość sprzedanych biletów spada i wpływy spadają, a do którego momentu sprzedaż nie ulega zmniejszeniu, a wpływy rosną?

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Modyfikując siatkę połączeń, mamy nadzieję, że tą ofertą dotrzemy do części osób, które nie korzystają obecnie z komunikacji miejskiej. Chcemy również zachęcić do wzrostu zakupu biletów długookresowych, czyli chcemy stworzyć stałych klientów tej komunikacji miejskiej, którzy z góry sobie kupują ten bilet długookresowy, wiemy, że będą jeździli przez cały rok. To jest pewniejszy klient i pewniejsze źródło przychodów, niż taki klient, który sporadycznie sobie kupuje taki bilet 10 min., raz w tyg. się przejedzie lub nie.

Przedstawiciel Rady Osiedla Teofilów-Wielkopolska: Ponieważ korzystam z biletów długoterminowych 90 dniowych to, jaka będzie cena?

Przewodniczący Komisji: Przy 90dniowym imiennym na wszystkie linie koszt biletu ulgowego po zmianie to jest 112,50 zł, a normalnego 225 zł.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: W zamian obniżamy ceny biletów tych jeszcze dłuższych.12

Przewodniczący Komisji: Wówczas bilet 12 miesięczny imiennym na wszystkie linie ulgowy kosztowałby 365 zł, a normalny 730 zł.

Przedstawiciel Rady Osiedla Teofilów-Wielkopolska: Wiem, że są potrzebne pieniądze, ale chciałam prosić Przewodniczącego Komisji w imieniu wszystkich mieszkańców Łodzi, tych starszych, którzy pierwsi są, aby zapłacić czynsz, wszystkie świadczenia, niezależnie od pogody idą do urn wyborczych, żebyście Państwo przekonali pozostałych Radnych abyście się przychyliłi do projektu uchwały dot. 50 zł dla seniorów.

Radny p. Sebastian Bulak: Dziwię się Przedstawicielom ZDiT, którzy nakłaniają do kupna biletu 12 miesięcznego, chciałem przypomnieć, że 365 zł to niekiedy jest 1/3 emerytury osób, które ewentualnie miałyby zakupić taki bilet.

Przewodniczący Komisji: Uważam, że te bilety roczne po tej zmianie, która jest proponowana, są bardzo atrakcyjne finansowo. Oczywiście, że poniesienie tego wydatku jednorazowo nie jest łatwe, ale ktoś, kto korzysta z komunikacji cały czas to jest to atrakcyjna oferta – przy ulgowym wynosi 1 zł na dzień.

Radny p. Mateusz Walasek: Historia z tymi biletami kwartalnymi jest bardzo pouczająca, dlatego, że po pierwsze pierwotnie wyszło, że 4 bilety kwartalne są tańsze niż bilet roczny. Reasumując całą sprawę, kryterium jest cena, ale kryterium jest również to, co miasto musi do tego systemu doprowadzić i należy na to patrzeć z perspektywy całego miasta. Cena jest na pewno ważnym elementem, ale nie jedynym. Jeżeli alternatywą dla utrzymania cen byłoby to, że musimy obcinać liczbę kursów, to też prowadzi do nikąd.

Przewodniczący Komisji: Rozmawiając całościowo, to jestem zwolennikiem zniesienia wszelkich ulg, jakie znajdują się w uchwale, a przez to obniżenia relatywnie ceny biletu miesięcznego do możliwie najniższej.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak: Gdybyśmy mieli taką swobodę proponowania taryfy biletowej to jak najbardziej jesteśmy chętni na to, natomiast pewne grupy są ustawowo przewidziane.

Komisja opiniowała projekt uchwały w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – **druk nr 328/2016.**

Wynik głosowania: „za” – 2 głosy, „przeciw” – 4 głosy, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

Projekt uzyskał opinię negatywną.

Punkt 4.: Sprawy różne i wniesione

W punkcie sprawy różne i wniesione przewodniczący poinformował o pismach, które wpłynęły do Komisji.

Poinformował także, że w dniu 3 marca br. o godz. 9.00 odbędzie się wspólne posiedzenie Komisji z Komisją Planu Przestrzennego, Budownictwa, Urbanistyki i Architektury poświęcone obwodnicy Nowosolna oraz nowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Radny p. Marcin Zalewski: Proszę o zwrócenie uwagi na ul. Rolniczą, jest bardzo zły stan nawierzchni, brakuje chodników. Jeżeli można było prosić o poprawę stanu tych ulic oraz poprawę stanu dróg gruntowych.

p.o. kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach p. Janusz Maciaszek: W tej chwili, przy tych warunkach atmosferycznych, jakie mamy to od 1 do 2 m-cy będzie można poprawić stan tych dróg, to musi wszystko obeschnąć.

Radny p. Sebastian Bulak: W ubiegłym tyg. byliśmy na jednym ze spotkań organizowanych przez Radę Osiedla Złotno, niestety, tak się stało, że mimo tego, że zostali zaproszeni przedstawiciele Prezydenta Miasta Łodzi oraz ZDiT - nikogo nie było, byli tylko Radni RM. Zobowiązałem się, że przekażę prośbę o pilne zwołania wyjazdowego posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu. Kiedy Przewodniczący widzi taką możliwość?

Przewodniczący Komisji: W tej sprawie zaproponowałem ustalenie wspólnego terminu z Radą Osiedla.

Ponieważ nie było wniosków ze strony radnych, prowadzący zamknął posiedzenie.

Protokół sporządziła:

Sylwia Woźniak-Taczała

Przewodniczący
Doraźnej Komisji ds. Transportu

Bartosz Domaszewicz

Jakimi trasami i z jaką częstotliwością jeździć będą w Łodzi tramwaje i autobusy od 2 kwietnia - odpowiedzi na te pytania zdominowały piątkowe posiedzenie Doraźnej Komisji ds. Transportu, w którym oprócz radnych i urzędników uczestniczyli zainteresowani tematem łodzianie. Ta data wiąże się z nową reformą transportu autorstwa pracowników magistratu, przedstawiciele wyższych uczelni oraz specjalistów w dziedzinie przyjaznego transportu. Modyfikacja siatki połączeń jest konieczna, bo jak przekonują urzędnicy - ostatnie kompleksowe zmiany były wprowadzane w Łodzi w 2001 roku.

Po wprowadzeniu ich w tym roku, po raz pierwszy w historii miasta wszystkie tramwajowe linie miejskie i większość autobusowych kursować będzie z równą, stałą częstotliwością w godzinach szczytu (12 minut), a linie 10, 11, 12 oraz 96 dwukrotnie częściej. Od 2 kwietnia długość ulic z komunikacją miejską zwiększy się o ponad 45 kilometrów. Zmiany dotyczą także uporządkowania linii i tras, ograniczenia pokrywania się tramwajów i autobusów, wykorzystania istniejących węzłów przesiadkowych oraz poprawy regularności kursowania. Wyeliminowane zostaną niektóre kursy o minimalnej frekwencji, pokrywanie się komunikacji dziennej i nocnej. Kwietniowa modyfikacja wiązać się będzie z pewnymi zagrożeniami - to przede wszystkim wiele zmian, z którymi zapoznać się muszą łodzianie, a także konieczność uprzywilejowania pojazdów komunikacji miejskiej nawet kosztem innych uczestników ruchu. Urzędnicy przekonywali, że ewaluacja nowego modelu transportu może być przeprowadzona nie wcześniej niż po roku jego funkcjonowania ze względu na konieczność utrwalenia się zmian wśród łodzian. Przed drugim kwietnia wyznaczonych zostanie ok. 95 nowych przystanków. Powstanie ponadto zatoka postojowa na ulicy Papierniczej.

Na piątkowym posiedzeniu Doraźnej Komisji ds. Transportu omawiano także m. in. siatkę połączeń tramwajowych. 17 linii miejskich, w tym linie 10, 11, 12 kursować będą z dodatkowym wzmocnieniem w dni robocze. Natomiast tramwajami linii 16 i 17 poruszać się będziemy jedynie w dni robocze. Publiczna komunikacja nocna ma ograniczyć się do obsługi centrum Łodzi oraz dużych osiedli wielorodzinnych. Kursy tramwajowe do Konstantinowa i Lutomska pozostaną bez zmian. Modyfikacje będą dotyczyły większości dziennych linii autobusowych. Niezbędne ma być dostosowanie wielkości pojazdów do parametrów technicznych dróg. Radni w czasie posiedzenia, podobnie jak uczestniczący w nim łodzianie, mieli wiele pytań do urzędników. Radny Kamil Jeziorski pytał czy modyfikacja transportu publicznego rzeczywiście zachęci kierowców samochodów do przesiadki do tramwajów i autobusów oraz czy nowa siatka połączeń będzie mogła być modyfikowana. Przewodniczący komisji Bartosz Domaszewicz zapowiedział indywidualne spotkania z łodzianami dotyczące zmian komunikacyjnych, które będą ich bezpośrednio dotyczyć.

Kolejne posiedzenie Doraźnej Komisji ds. Transportu zaplanowano w poniedziałek 20 lutego.