

Protokół nr 18/XI/15
posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu
Rady Miejskiej w Łodzi
które odbyło się 5 listopada 2015 r.
w Urzędzie Miasta Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 104

I. Obecność na posiedzeniu

1. Członkowie Komisji

- stan..... 9
- obecnych..... 9
- nieobecnych..... 0

2. Zaproszeni goście – według listy

Listy obecności stanowią załączniki nr 1 do nin. protokołu.

II. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Informacja o zmianach w systemie funkcjonowania komunikacji zbiorowej po oddaniu trasy W-Z.
2. Przyjęcie protokołów nr 13/V/15, nr 14/VI/2015, nr 15/VI/2015, nr 16/VII/2015 z posiedzeń Doraźnej Komisji ds. Transportu Rady Miejskiej w Łodzi.
3. Sprawy różne i wniesione.

III. Przebieg posiedzenia

Posiedzenie otworzył Przewodniczący Komisji p. **Bartosz Domaszewicz**. Radni przyjęli zaproponowany porządek posiedzenia poszerzony o 1 punkt.

Zmieniony porządek

1. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały w sprawie nadania statutu jednostce budżetowej o nazwie Zarząd Dróg i Transportu – druk nr 246/2015.
2. Informacja o zmianach w systemie funkcjonowania komunikacji zbiorowej po oddaniu trasy W-Z.
3. Przyjęcie protokołów nr 13/V/15, nr 14/VI/2015, nr 15/VI/2015, nr 16/VII/2015 z posiedzeń Doraźnej Komisji ds. Transportu Rady Miejskiej w Łodzi.
4. Sprawy różne i wniesione.

Punkt 1.: Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego uchwały w sprawie nadania statutu jednostce budżetowej o nazwie Zarząd Dróg i Transportu – druk nr 246/2015.

W imieniu Prezydenta Miasta projekt uchwały przedstawił **dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita**.

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

Punkt 2.: Informacja o zmianach w systemie funkcjonowania komunikacji zbiorowej po oddaniu trasy W-Z.

Przewodniczący komisji p. Bartosz Domaszewicz powiedział m.in.: „Poprosimy w pierwszej kolejności o informację ze strony Zarządu Dróg i Transportu jak wygląda sytuacja komunikacji zbiorowej po oddaniu trasy W-Z. Dzięki pracy p. radnej Urszuli Niziołek-Janiak mamy zgromadzony zestaw zagadnień i pytań, o które będziemy pytali, ale najpierw prosimy o informację funkcjonowania komunikacji”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak dodała: „Prosimy, aby Zarząd Dróg i Transportu odniósł się do kwestii tego, co jest gotowe, w jakim stopniu są realizowane pewne zadania, tak żebyśmy wiedzieli kiedy na przykład będą odpowiednie przejścia dla pieszych, kiedy będzie osss i tak dalej”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita powiedział m.in.: „Jeżeli chodzi o kwestie układu komunikacji miejskiej po uruchomieniu przewozów trasą W-Z, to po pierwsze; zakończenie inwestycji nastąpiło 31 października i od tego dnia uruchomiliśmy przewozy na całej trasie. Kwestia systemu sterowania ruchem to jeszcze w całości nie funkcjonuje, zacznie funkcjonować w pełnym zakresie na początku grudnia. Dzisiaj wygląda to tak, że część skrzyżowań jest jeszcze nie podłączona w związku z powyższym, występują pewne problemy i stąd na tą chwilę nie ma jeszcze takiego priorytetu jaki powinien być w miejscach dla transportu zbiorowego. Ręcznie tego nie można ustawić nie blokując poprzecznych relacji. Jeżeli chodzi o układ komunikacyjny to mamy w pierwszej kolejności Rekinie, zlikwidowana została pętla autobusowa na ulicy Maratońskiej przy ulicy Popiełuszki. Autobusy zostały przeniesione na dwie pętle: nową pętlę wspólną tramwajowo-autobusową na ulicy Wyszyńskiego i na pętlę przy ulicy Kusocińskiego. Jeżeli chodzi o linie tramwajowe, to uruchomiona została linia tramwajowa nr 10 i linia nr 12 i 12A. Linia nr 10 kursuje przez całą trasę W-Z od Retkini na Olechów natomiast linie 12 i 12A wróciły na swoją starą trasę z Retkini poprzez ulicę Kopernika dalej Radiostacja. Trasy autobusowe zostały troszkę zmodyfikowane, dostosowane tak, żeby spełniać funkcję uzupełniającą i dowozową do przesiadek na linie tramwajowe. Linia autobusowa nr 98 w tej chwili kursuje do Dworca Łódź-Kaliska, pierwotnie trasa miała być krótsza, ale została wydłużona i dzisiaj kursuje do Dworca Łódź-Kaliska, umożliwiając przesiadki na wspólnych przystankach tramwajowo-autobusowych np. węzeł przesiadkowy, punkt początkowy to jest pętla Wyszyńskiego- Popiełuszki, węzeł przy Waltera-Janke, Retkińska, Bandurskiego. Dzielnica Widzew posiada następujący układ: z pętli na Olechowie kursują dwa tramwaje tj. 3 i 10. Tramwaj linii 10 kursuje przez całą trasę, natomiast trasa linii 3 została wydłużona, nie kończy się na ulicy Lodowej tylko na Olechowie. Oprócz tego na tej pętli mamy dwa autobusy 55 i 95. Następnie jest możliwość dobrej i sprawnej przesiadki na wspólnym przystanku przy ulicy Hetmańskiej, gdzie mamy dwie linie tramwajowe i cztery linie

autobusowe dowożące mieszkańców osiedla na Dworzec Łódź-Widzew. Na pętli Augustów pojawiają się trzy linie tramwajowe tj. 9 i 9A. i linia 8. Jeśli chodzi o trasę W-Z, to wróciła również na tę trasę linia tramwajowa nr 8, która jeździ z Teofilowa a na Rondzie Inwalidów skręca w ulicę Puszkina dalej Przybyszewskiego do pętli na Lodowej zapewniając obsługę rejonu cmentarza oraz zastępuje linie autobusową nr 98, która została zlikwidowana. To są najistotniejsze zmiany na Widzewie. Jeżeli chodzi o przystanek Łódź-Centrum, koordynuje nam ŁTR wraz z trasą W-Z, wszystkie linie tramwajowe wjeżdżają na ten przystanek, które jeżdżą po ŁTR i po trasie W-Z. Układ linii na ŁTR się nie zmienił, zmiana nastąpiła tylko w przypadku trasy linii tramwajowej nr 1(jedynka, która wjeżdża z ŁTR na przystanek Łódź-Centrum dalej skręca w Kilińskiego, żeby zapewnić obsługę ulicy Kilińskiego na południe do dworca kolejowego Łódź-Chojny). Tak wygląda układ linii komunikacyjnych po uruchomieniu przewozów na trasie W-Z. Według starego układu wróciły na trasy linie tramwajowe na ulicy Kopcińskiego, Rydza-Śmigłego. Jest jedna zmiana trasy linii 14, kursuje w tej chwili z Żabieńca na Dąbrowę i ona wzmacnia linię nr 8 szczególnie tutaj na ciągu i części Teofilowa od Żabieńca do dworca Łódź-Kaliska. Myślę, że jest zachowana odpowiednia częstotliwość, linia nr 10 kursuje w godzinach szczytu co sześć minut, generalnie z Retkinii pojawia nam się tramwaj w godzinach szczytu co trzy minuty. W samym centrum przesiadkowym mamy, też bardzo dużą liczbę pociągów tramwajowych w ciągu godziny w godzinach szczytu. Na początku były pewne problemy, myślę, że udało się już je wyeliminować i w tej chwili ten układ zaczyna w miarę funkcjonować. Od wtorku już nie zanotowaliśmy żadnych poważniejszych awarii w funkcjonowaniu linii tramwajowych. Mamy nadzieję, że w grudniu uruchomimy przewozy nowymi tramwajami, bo już pierwszy przyjechał, jazdy testowe odbył. Tak wygląda sytuacja po uruchomieniu komunikacji na trasie W-Z. Jeżeli są pytania to oczywiście odpowiem”.

Przewodniczący komisji p. Bartosz Domaszewicz zapytał: „To jest zawsze(czasowa, która po ewentualnych wprowadzenia nowego systemu ?”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział: „To nie jest wprowadzenie nowej siatki połączeń w całym mieście, tylko to jest uruchomienie przewozów na trasie W-Z i na trasach z nią powiązanych tych, które były zawieszane lub miały zmienione trasy przez okres przebudowy. Nie jest to model docelowy, a lada moment rozpoczną się w tym zakresie bardzo szerokie konsultacje społeczne. W przyszłym tygodniu ukaże się stosowne zarządzenie Pani Prezydent. Konsultacje potrwać długi czas, skala ich jest do tej pory nie spotykana, bo żadne inne przedsięwzięcie w takim zakresie nie było konsultowane z mieszkańcami”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała: „Dlaczego, przy okazji uruchomienia trasy W-Z wycięliśmy część kursów. Pisałam na ten temat interpelacje, mogę przytoczyć tutaj; na odcinku Wyszyńskiego 2 kursy mniej, Mickiewicza 6 kursów mniej, Piłsudskiego 6 kursów mniej, na Rokicińskiej z 32 na 26, na Hetmańskiej wzrost 18 a 33 kursy. Przy tej okazji poza trasą W-Z zostały również zlikwidowane ilości kursów na konkretnych odcinkach. Jak to są oszczędności bo domyślałam się, że to jest kwestia oszczędności”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział: „Nie ma żadnych oszczędności, to nie jest kwestia wycinania jakichkolwiek kursów. Dostosowane to zostało do możliwości funkcjonowania całego systemu jak również do tego, żeby częstotliwość była odpowiednia. Jeżeli uważamy, że częstotliwość co 3 minuty na trasie W-Z na odcinku Retkińskim jest częstotliwością niewystarczającą to nie do końca się z tym zgadzam. Nie mówmy tutaj o wycięciu kursów natomiast pamiętajmy o tym, że nie dublujemy w tej chwili na odcinku od Alei Włókniarzy do Kopcińskiego trasy tramwajowej z trasami autobusowymi. Układ linii tramwajowych, autobusowych, ich częstotliwość będzie podlegała obserwacji i będzie to przedmiotem konsultacji. Musimy brać pod uwagę możliwości wydolności całego

systemu szczególnie tego odcinka centralnego i to, że jeszcze nie funkcjonuje nam do końca system sterowania. Wiemy co działo się w pierwszych dniach, mieliśmy awarię, brak dostrojenia układu i wtedy tworzyły się korki tramwajowe”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak odnosząc się do wypowiedzi pana dyrektora powiedziała m.in.: „W 2001r. po odcinku Wyszyńskiego jechały 24 tramwaje obecnie 20, Mickiewicza 29 obecnie 20, Piłsudskiego 45 obecnie 34. Przypominam, że wtedy nie było obszarowego systemu sterowania ruchem i tramwaje się nie blokowały. Pytanie, co się?”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział: „To jest rok 2001 i większość z tych tramwajów jeździła pusta, tramwaje jeździły jedno za drugim, po kilkoro pasażerów. To nie na tym polega funkcjonowanie transportu publicznego w mieście”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak dodała: „Panie dyrektorze nie na tym, jak to się odbywa w tej chwili w tramwaju linii 10. Dlaczego Państwo nie ustawili sygnalizacji? To nie jest prawdą, że nie można ustawić sygnalizacji tak, żeby dawała priorytet nie uruchamiając obszarowego systemu”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział: „Nie zgadzam się z tym, jeżeli system jeszcze nie funkcjonuje nie na każdym skrzyżowaniu tak można zrobić. Weźmiemy pod uwagę węzeł Bandurskiego, Włókniarzy, Kopernika tam bez systemu już w pełni funkcjonującego ręcznie nie da się tego ustawić, takich skrzyżowań mamy kilka. Poza tym to skrzyżowanie oddziałuje na inne skrzyżowania, bo to jest system naczyń połączonych i nie można na jednym ustawić tak, żeby było dobrze, nie psując czegoś na sąsiednim. W związku z powyższym ten system zacznie funkcjonować w grudniu natomiast na tę chwilę nie możemy dać priorytetu bezwzględnego dla transportu szynowego na tym skrzyżowaniu, o którym mówiłem. Tak samo nie ma takiej możliwości na skrzyżowaniu marszałków. Trzeba zachować umiar jeżeli chodzi o skrzyżowanie Kościuszki-Mickiewicza, Piotrkowska-Mickiewicza, Piłsudskiego z tego względu, że musimy pamiętać o relacjach północ-południe, nie możemy zrobić tak, że nadamy bezwzględny priorytet na trasie wschód-zachód zapominając o reszcie Miasta. Dopóki nie ruszy system w całym mieście, nadany został taki priorytet na trasie W-Z dla transportu szynowego, aby nie powodował całkowitego zablokowania relacji poprzecznych”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak dodała: „Dlaczego Państwo nie ustawili od razu sygnalizacji tak, żeby nie przepuszczała po jednym tramwaju. To jaki będzie układ linii było wiadomo na pewno wcześniej i to, że jeden tramwaj nie może przejeżdżać w ciągu jednego cyklu, bo będą nam się tworzyły....., też było wiadomo?”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział: „Nie było możliwości przetestowania tego systemu przed. Jeżeli chcielibyśmy testować przed to musielibyśmy wszystko zablokować, powylaczać i testować, dlatego robiliśmy to na żywym organizmie. Wylączaliśmy napięcie, bo nie można było nagle wpuścić całej masy tramwajów na trasę W-Z, żeby przejechały po niej tramwaje z maksymalnym obciążeniem. Uruchamiając tego typu inwestycje w dużym zakresie nie ma możliwości wyłączenia i przetestowania systemu przez kilka dni”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak dodała: „Ja mówię o symulacji są programy symulujące, nam chodzi tylko o ruch tramwajów”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita dodał: „Miasto nie składa się tylko z ruchu tramwajów, musimy pamiętać również o innych użytkownikach. Na tę chwilę tramwaje mają taki priorytet jaki jest możliwy. Do czasu pełnego uruchomienia systemu ten priorytet większy nie będzie myślę, że warto poczekać jeszcze nie cały miesiąc jak to zacznie funkcjonować w pełnym układzie niż teraz sztucznie i ręcznie cokolwiek próbować dostrajać.

Tam gdzie było to możliwe zostały sygnalizacje dostrojone, w ciągu najbliższego tygodnia będą sukcesywnie podłączane następne i właściwie już będą funkcjonowały prawie na całej trasie. Kwestia trzech, czterech tygodni kiedy to zaczną funkcjonować już w zupełnie innym układzie. Z każdym dniem jest lepiej, bo kolejne skrzyżowania są pod ten układ podłączane. W ostatnich dniach została zrobiona synchronizacja dwóch głównych ważnych skrzyżowań na trasie W-Z tj. skrzyżowania Kopcińskiego- Rydza-Śmigłego i Przędzalnianą jak również Wólczańska z Kościuszki, wczoraj została uruchomiona synchronizacja sygnalizacji przy Al. Włókniarzy i tego nowego przejścia do dworca Łódź-Kaliska. Po kolei synchronizacje będą uruchamiane i ten system będzie coraz lepiej funkcjonował. Kwestia możliwości wjazdu na przystanek Centrum, dwóch tramwajów (i dwa opuszczają ten przystanek) zdarza się ale nie zawsze”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak dodała: „Pozwolę się z tym nie zgodzić, że ruch tramwajów i autobusów nie był zdefiniowany wcześniej. Można było pomyśleć o tym, żeby jednak od razu przepuszczano dwa czy trzy tramwaje a nie jeden co spowodowało gigantyczne zastoje, a jak widać dało się to zrobić”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita dodał: „Na podstawie symulacji nie da się tak do końca tego zrobić, w wielu przypadkach trzeba było przeprowadzać testowanie na żywym organizmie”.

Przystąpiono do fazy pytań.

Pan Krzysztof Dziegielewski przedstawiciel mieszkańców Widzewa, Retkinii oraz pracowników Łódzkiej specjalnej strefy ekonomicznej zapytał: „Chciałbym się odnieść do stwierdzenia, że to nie jest nowa siatka połączeń w jaki sposób nazwać w takim wypadku poskracane połączenia. Połączenia, które prowadzą w zupełnie w inne miejsca, kursują inaczej niż wcześniej. Mieszkając tam gdzie mieszkam miałem wcześniej trzy tramwaje, które mogły dowieźć mnie do Dworca-Kaliskiego w chwili obecnej mam dwa, miałem autobus linii 98, który zawoził mnie bezpośrednio do Łódzkiej specjalnej strefy ekonomicznej. W chwili obecnej ten autobus nie kursuje, kursuje tylko od Dworca-Kaliskiego gdzie ja muszę się przesiąść. Odnoszę wrażenie, że pan dyrektor nie bierze pod uwagę tego jak uciążliwe dla mieszkańców są przesiadki”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział: „System komunikacji w mieście nie polega na tym, że z każdego miejsca do każdego miejsca można dojechać bezpośrednio i nigdy polegał na tym nie będzie, nawet w metrze nie ma takich układów, że każda linia dojeżdża w każde miejsce bez przesiadki, też jest system przesiadek. W żadnym mieście nie ma takiego układu komunikacyjnego na świecie gdzie z każdego miejsca do każdego miejsca można dojechać bez przesiadki. Jeżeli chodzi o autobus linii 98, to już jak mówiłem, nie będziemy dublować tras tramwajowych z trasami autobusowymi”.

Pan Krzysztof Dziegielewski dodał: „Oczywiście ma Pan rację. Jednak moje pytanie brzmiało, dlaczego nie nazywa Pan tego nową siatką połączeń?”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział: „Nie jest to nowa siatka połączeń w całym mieście jest to część. Nastąpiły pewne zmiany w stosunku do tego co było przed przebudową trasy W-Z, to nie jest cały nowy system. Natomiast cały nowy system, który jest w tej chwili w planie będzie pokazany, Pierwsze spotkania w tym zakresie rozpoczną się w miesiącu grudniu i potrwają przez kolejne miesiące roku przyszłego. Do całego systemu będą modły być zgłaszane uwagi, będą one uwzględniane i rozpatrywane. To co jest w tej chwili to jest tylko uruchomienie przewozów po trasie W-Z i liniach z nią związanych, a nie nowa siatka połączeń w całym mieście”.

Pan Krzysztof Dzięgielewski dodał: „Rozumiem, że w ten sposób będzie wyglądał dialog z mieszkańcami. Semantyczne nadużycia, które będą miały za zadanie wprowadzić mieszkańców w błąd. Mieszkam na Widzewie i dla mnie to jest całkowicie nowa siatka połączeń. Mówił Pan wcześniej, że 2001 roku tramwaje jeździły puste. Jeździły puste ponieważ były bezpośrednie połączenia autobusowe, w chwili obecnej nie jeżdżą ponieważ te połączenia autobusowe zabrano. Odnoszę wrażenie, że trasa W-Z jest takim oczkiem w głowie, że zabrano linie autobusowe po to, żeby ludzie jeździli tramwajami”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział: „Tak jest filozofia, że trasa W-Z jest przede wszystkim trasą po, której podstawowym środkiem komunikacji jest tramwaj a nie autobus. Autobusy do trasy W-Z pełnią funkcję dowozowe do przesiadek i nigdy nie będą się dublowały z tramwajami, bo to jest bezzasadne i nieekonomiczne”.

Pan Krzysztof Dzięgielewski dodał: „Ma Pan rację, ale w chwili obecnej u nas tramwaje traktuje się jak linie metra. Nie wyobrażam sobie Miasta, w którym linie autobusowe nie dublowałyby się z metrem”.

Przewodniczący Komisji p. Bartosz Domaszewicz podsumował: „Pan nie sformułował pytania tylko wygłasza pewne tezy, to nie jest dialog na temat jak to ma wyglądać, tylko to są pytania pańskie, bo to jest komisja na, której pytamy, będzie proces konsultacji na, której będziemy składać wnioski”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak dodała: „Proces konsultacji będzie trwał długo i do tego czasu mieszkańcy tych osiedli, które straciły na tych zmianach będą musiały z tym żyć, więc myślę, że dobrze by było żebyśmy mieszkańcom dali powiedzieć wszystko co mają do powiedzenia w kwestii problemów, które wystąpiły na tych osiedlach. Ja mogę je wypunktować, bo mam je też spisane. Nie trzymajmy się sztywno zasady pytania a później dyskusje bo tylko wydłużymy posiedzenie”.

Przewodniczący Komisji p. Bartosz Domaszewicz dodał: „Jeśli mamy jakieś propozycje, które mają ten system usprawnić w dzisiejszym jego stanie na ten czas kiedy to nie jest celowe rozwiązanie komunikacyjne to przedstawiamy tę propozycję i konfrontujemy czy jest możliwa, a nie prowadźmy dyskusji na temat tego czy pan Dyrektor ma rację mówiąc, że to jest reorganizacja czy nowa siatka, czy mieszkańcy mówiąc, że to jest rewolucja czy to nie jest rewolucja, bo to jest dyskusja na temat pojęć, a nie na temat rozwiązań”.

Radny p. Maciej Rakowski w kwestii formalnej powiedział m.in.: „Przewodniczący decyduje kogo zaprasza na posiedzenie Komisji i komu udziela głosu. Z uwagi na to, że jesteśmy miastem dość dużym nie da się przyjąć formuły, że każdy z zainteresowanych mieszkańców może przychodzić na posiedzenie komisji, żeby sobie pokrzyczeć na dyrektora Zarządu Dróg i Transportu. Proszę o określenie jasnych reguł i zdecydowali kto może przyjść i pokrzykiwać na dyrektora, a kto nie”.

Przewodniczący Komisji p. Bartosz Domaszewicz odpowiedział: „Przyjść na komisję może każdy ja udzielam głosu w dyskusji i moją rolą jest pilnowanie tego, żeby ta odbyła się w sposób kulturalny”.

Pan Krzysztof Dzięgielewski powiedział m.in.: „Łódzka Specjalna Strefa Ekonomiczna z każdym dniem się rozrasta, przybywa nowych firm, pracuje tam kilka tysięcy mieszkańców Łodzi. Do tej pory mieliśmy bezpośrednie połączenie, które nam zabrano, a w obecnej chwili jadąc z domu do pracy lub odwrotnie stanowi to utrudnienie w przemieszczaniu się z Widzewa na Retkinię. Chcę zapytać, czy istnieje możliwość przywrócenia linii nr 98?”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział: „Nie”.

Pan Krzysztof Dzięgielewski dodał: „Dlaczego?”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział: „Po to była budowana trasa W-Z, żeby linie autobusowe nie dublowały się z liniami tramwajowymi. W miastach nie funkcjonują układy komunikacyjne na tej zasadzie, że z każdego miejsca w każde miejsce można dojechać bezpośrednią linią. W związku z powyższym nie przewidujemy przywrócenia linii 98 w takim układzie w jakim jeździła czyli z Janowa na Nowy Józefów”.

Pan Krzysztof Dziegielewski dodał: „Rozumiem, że jakiegokolwiek uwagi mieszkańców są zupełnie niepotrzebne”.

Pan Kamil Śmiechowski powiedział m.in.: „Zgadzam się z Panem Dyrektorem co do zasady, że takie dublowanie na długich odcinkach linii autobusowo-tramwajowych jest złe. Rzeczą istotną w przypadku, gdy taki system przesiadkowy konstruujemy trzeba byłoby zapewnić też pewność tej przesiadki. Zaniepokoiło mnie sformułowanie Pana Dyrektora, że częstotliwości poszczególnych linii tramwajowych, które obecnie mamy na trasie W-Z, a także na ŁTR były opierane o wydolność systemu. Czy w planie, który Państwo przygotowujecie częstotliwości na ŁTR-e na poziomie 12 minut już pozostaną jako bazowe? Jeśli tak to określe to mianem skandalu. Druga sprawa na, którą chcę zwrócić uwagę to jest to, że owszem mówienie o tym, że tramwaj co trzy minuty na trasie W-Z to jest prawie jak metro jest słuszne, ale istotną kwestią jest to też jakiej jest to linii tramwaj. Na trasie W-Z nastąpiło bardzo wyraźne wzmocnienie częstotliwości linii 10 w stosunku do linii 8 czy linii 14. Pojawia się pytanie: czy dla mieszkańców Retkinii, Olechowa bardziej atrakcyjną ofertą jest mieć trzy linie tramwajowe jeżdżące nieco rzadziej, czy też mieć jedną bardzo często kursującą linię, która wymusza przesiadki?”.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział: „Jeśli chodzi o ustawienie takiej częstotliwości i takiego taktu to nie jest model docelowy. Model docelowy będzie powstawał w wyniku konsultacji całego Miasta. Jeśli chodzi o projekt organizacji siatki połączeń strony miejskiej i strony społecznej jest projektem wspólnym. Zrobić zmianę taktu na jednej trasie trzeba wprowadzić to w całym mieście, a nie tylko w jednym miejscu. Kwestia docelowego układu będzie przedmiotem konsultacji tego projektu reorganizacji siatki połączeń w całym mieście, a nie tylko części Miasta. Na tą chwilę nie przewidujemy żadnych zmian w tym co funkcjonuje na ten moment. Jeżeli chodzi o częstotliwości na trasie W-Z jak i na ŁTR to mamy co dwie, trzy minuty tramwaj”.

Podsumowanie

Informacja o zmianach w systemie funkcjonowania komunikacji zbiorowej po oddaniu trasy wschód-zachód wywołała pełną emocji dyskusję na posiedzeniu Doraźnej Komisji ds. Transportu.

Radna Urszula Niziołek-Janiak pytała o zmniejszenie ilości kursów tramwajów na trasie W-Z czy ustawienie sygnalizacji świetlnej. Mieszkańcy wskazują także na skrócenie trasy autobusu linii 98 i rzadką częstotliwość jego kursowania, co utrudnia przesiadki, ale też na tłok w tramwajach m.in. na tzw. odcinku ŁTR. Dopytywano także o obszarowy system sterowania ruchem.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu Grzegorz Nita wyjaśniał, że częstotliwość kursowania pojazdów dostosowano do możliwości systemu. Podkreślał, że na trasie w-z tramwaj przyjeżdża co 2-3 minuty. W pierwszych dniach grudnia zostanie uruchomiony obszarowy system sterowania ruchem. Co więcej, obecny system transportowy będzie obowiązywał przez krótki czas, jako że w przyszłym roku - po obszernych konsultacjach społecznych - ma zostać wprowadzony nowy i to dla całego miasta. Co więcej, z dnia na dzień ma być lepiej, dlatego dyrektor apelował o cierpliwość - Nie da się wszystkiego zrobić na podstawie

symulacji, trzeba pracować na „żywym organizmie” - wyjaśniał. Nie ma też możliwości przywrócenia do poprzedniej wersji trasy autobusu linii 98, gdyż dublowałaby się ona z trasami tramwajowymi. Na prośbę przewodniczącego Rady Miejskiej Tomasza Kacprzaka ZDiT ma się jednak przyjrzeć rozkładowi jazdy autobusu 98, tak aby usprawnić przesiadki na tramwaj i odwrotnie. Obecnie linia ta w godzinach szczytu kursuje co 15 min., ale poza nimi już co 20 min. Grzegorz Misiorny ze ZDiT dodał, że często przejazdy tramwajom przez skrzyżowania blokują samochody. Przewodniczący Komisji Bartosz Domaszewicz zapowiedział, że radni będą starali się rozwiązać wszystkie problemy w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, na jakie wskazują mieszkańcy.

Punkt 3.: Przyjęcie protokołów nr 13/V/15, nr 14/VI/2015, nr 15/VI/2015, nr 16/VII/2015 z posiedzeń Doraźnej Komisji ds. Transportu Rady Miejskiej w Łodzi.

Z uwagi na brak quorum protokoły nie zostały przyjęte.

Punkt 4.: Sprawy różne i wniesione.

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

Protokół sporządziła:

Sylwia Woźniak-Taczała

Przewodniczący
Doraźnej Komisji ds. Transportu

Bartosz Domaszewicz