

Raport z przeprowadzonych konsultacji społecznych dotyczących wprowadzenia buspasów na wybranych odcinkach łódzkich ulic.

Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone na wniosek Radnych Rady Miejskiej w Łodzi, na podstawie zarządzenia Nr 2640/2024 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 4 grudnia 2024 r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych dotyczących wprowadzenia buspasów na wybranych odcinkach łódzkich ulic. Debata publiczna miała na celu zainicjowanie dialogu społecznego na rzecz transportu zbiorowego w mieście oraz poznanie i wypracowanie stanowisk dotyczących ułatwień dla komunikacji miejskiej pozwalających na sprawną realizację polityki transportowej oraz zapewnienie odpowiedniej oferty przewozowej dla pasażerów MPK-Łódź Sp. z o.o. Do konsultacji społecznych przedłożono odcinki tras linii autobusowych, na których podczas analizy kursowania pojazdów komunikacji miejskiej, zanotowano największe odchylenia względem zakładanego czasu przejazdu, wynikające z utrudnień w ruchu. Ponadto zaproszono do dyskusji nad rozwiązaniami mającymi na celu poprawę funkcjonowania transportu zbiorowego.

Konsultacje społeczne przeprowadzono posługując się następującymi formami kontaktu: spotkaniem informacyjnym, warsztatem partycypacyjnym, punktami konsultacyjnymi oraz zbieraniem opinii mieszkańców na piśmie i drogą elektroniczną z wykorzystaniem formularza konsultacyjnego w okresie od dnia 5 grudnia 2024 r. do dnia 13 stycznia 2025 r. Podczas debaty społecznej, uczestnicy konsultacji, pomimo wyrażanego zrozumienia dla poruszanej problematyki, w różnym stopniu przychyliłi się do zaproponowanych rozwiązań, ze względu na warunki ruchowe i potencjalny wpływ wprowadzenia poszczególnych rozwiązań na pozostałych uczestników ruchu. Jednakże część projektów uzyskała częściową lub pełną akceptację dla zaproponowanych rozwiązań.

Mając na uwadze konieczność realizacji polityki transportowej miasta, potrzebę zapewnienia transportu zbiorowego mieszkańcom w sposób zgodny z zawieraną umową pomiędzy pasażerem a MPK-Łódź Sp. z o.o. oraz mając na uwadze rozwój miasta, które potrzebuje sprawnie działającego systemu transportu zbiorowego, aby przeciwdziałać zwiększającemu się udziałowi transportu indywidualnego (ruchu samochodowego), przychyliam się do wprowadzenia części zaproponowanych rozwiązań zgodnie z przedstawionym raportem z konsultacji społecznych.

Mając jednocześnie na względzie uwagi i sugestie mieszkańców przedstawione na konsultacjach społecznych, wprowadzenie buspasów i pozostałych rozwiązań powinno nastąpić w formie pilotażu, po wykonaniu ponownych analiz ruchu i przygotowaniu szczegółowych projektów organizacji ruchu uwzględniających zalecenia z przedstawionego raportu. Następnie wprowadzone rozwiązania powinny zostać objęte nadzorem, aby po upływie miarodajnego okresu móc przedstawić dane pozwalające na ocenę wprowadzonych zmian i korzyści dla komunikacji miejskiej oraz ich wpływu na warunki ruchu. Pozwoli to na szersze spojrzenie na prezentowaną problematykę, a w razie potrzeby wskaże kierunek ewentualnych zmian i formę realizację odpowiedniej, wywarzonej polityki transportowej w mieście. Rekomenduję również podjęcie działań nad poprawą pracy działania sygnalizacji świetlnej, w celu poprawy przepustowości dróg i warunków ruchu w mieście.

Mając na uwadze powyższe rekomenduję do wdrożenia poniższe rozwiązania zaproponowane w ramach konsultacji społecznych:

- utworzenie buspasa na ul. Tuwima na odcinku od ul. Szwaczek do przystanku za skrzyżowaniem z ul. Gdańską wraz z jednoczesnym objęciem szczególnym nadzorem i analizą ruchu dla tego projektu w fazie przygotowania w celu przedstawienia go do ponownej oceny po jego wprowadzeniu,
- utworzenie buspasa w kierunku południowym na ul. Żeromskiego na odcinku od ul. Skłodowskiej-Curie do ul. Kopernika,
- zmianę układu na skrzyżowaniu ulic Strykowskiej i Wojska Polskiego pozwalającą na utworzenie dwóch pasów do skrętu w lewo w relacji północ-wschód,

- utworzenie buspasa na al. Politechniki na odcinku od ul. Obywatelskiej do przystanku przy rondzie Lotników Lwowskich,
- utworzenie buspasa na ul. Obywatelskiej przed skrzyżowaniem z al. Jana Pawła II,
- utworzenie buspasa na al. Jana Pawła II na odcinku od ul. Wróblewskiego do ul. Obywatelskiej.

Ponadto ze względu na negatywne opinie wyrażane w toku konsultacji społecznych aktualnie odrzucam możliwość realizacji poniższych rozwiązań:

- utworzenie buspasa na ul. Próchnika i Rewolucji 1905 r.,
- utworzenie buspasa na al. Piłsudskiego,
- utworzenie buspasa na ul. Retkińskiej,
- utworzenie buspasa na ul. Pabianickiej.

Uwagi ogólne dotyczące wprowadzenia buspasów:

1. Utworzenie buspasów jest zgodne z obowiązującymi dokumentami planistycznymi, dotyczącymi transportu miejskiego;
2. Buspasy należy wyznaczyć pilotażowo, następnie przeanalizować i porównać wielkość opóźnień kursowania w dwóch okresach (wiosna i jesień) względem obecnej (październikowej) sytuacji. Na podstawie zebranych danych podjąć decyzję co do zasadności dalszego funkcjonowania;
3. Buspasy należy wyznaczyć na odcinkach dłuższych niż wskazane odległości międzyprzystankowe;
4. Przy wprowadzeniu buspasów należy urealnić czasy przejazdów linii kursujących po wskazanych odcinkach, aby uniknąć odstawiania autobusów na przystankach;
5. Należy zwiększyć częstotliwości kursowania linii objętych buspasami;
6. W celu niwelacji kongestii drogowej spowodowanej wprowadzeniem buspasów należy skierować kierowców indywidualnych na alternatywne drogi, równoległe do tych, gdzie wyznaczono buspasy;
7. Wyznaczając buspasy należy mieć na względzie terminarz planowanych prac remontowych lub inwestycyjnych na obszarach w bezpośrednim ich pobliżu;
8. Należy wyznaczyć lub wskazać miejsca parkingowe w pobliżu przystanków linii kursujących po buspasach;
9. Należy rozważyć dopuszczenie rowerzystów do przejazdu buspasem lub wyznaczenie dla nich alternatywnych dróg na omawianych odcinkach;
10. Należy zwiększyć liczbę patroli Policji i Straży Miejskiej na odcinkach z buspasami. Kontrola przestrzegania przepisów ruchu drogowego w szczególności złego parkowania na buspasach;
11. Należy dostosować oznakowanie buspasów do potrzeb poruszających się po nich pojazdów;
12. Należy przeprowadzić kampanię promocyjną, mającą na celu zwiększenie świadomości mieszkańców na temat korzyści płynących z korzystania z transportu publicznego i przestrzegania zasad ruchu na buspasach;
13. Należy zoptymalizować pracę sygnalizacji świetlnej;
14. Wprowadzenie buspasów powinno przyczynić się do poprawy jakości powietrza w mieście;
15. Docelowo należy wykonać kompleksowe badania ruchu w celu zweryfikowania potrzeby wprowadzenia zmian;
16. W dalszej perspektywie powinno się rozpocząć współpracę z przewoźnikami komercyjnymi (TAXI, Bolt, Uber) oraz innymi podmiotów tj. Google czy uczelnie w celu pozyskiwania danych dotyczących tras Mieszkańców.

Omówienie poszczególnych lokalizacji buspasów:

1. UL. PRÓCHNIKA / REWOLUCJI 1905 r.

Szerokość jezdni:	6,0 m	
odcinek Wschodnia – Kilińskiego		
	czas realny	prędkość
obecnie	05:36	3,6 km/h
cel	02:00	10,2 km/h
odcinek Gdańska – Sterlinga		
	czas realny	prędkość
obecnie	15:30	5,7 km/h
cel	08:00	11,0 km/h

Wnioski z konsultacji:

- buspas powinien zostać wyznaczony na odcinku od ul. Gdańskiej do ul. Kilińskiego;
- niemniej jednak ze względu na obawy dotyczące przepustowości skrzyżowania ulic Zachodniej i Próchnika do rozważenia pozostaje ustanowienie początku buspasa na wysokości przystanku Próchnika – Piotrkowska;
- należy zwrócić uwagę na połączenie buspasa i drogi rowerowej przy skrzyżowaniu ulic Kilińskiego i Rewolucji 1905 r. Do rozważenia zmiana rozrządu przed skrzyżowaniem z ul. Kilińskiego;
- propozycja, aby po buspasie mogli jeździć mieszkańcy danej ulicy/strefy (np. na podstawie tych samych zasad, jak bezpłatne miejsca parkingowe w strefie płatnego parkowania);
- zachowanie miejsc parkingowych wzdłuż ul. Próchnika i ul. Rewolucji 1905 r.;
- włączenie ul. Jaracza do sieci buspasów jako parę do ul. Rewolucji 1905 r.

Dodatkowe uwagi:

- buspasy powinny zostać wprowadzone, ale dopiero po zakończeniu remontów innych okolicznych ulic i zamknięcia ul. Zachodniej, związanego z budową stacji tunelu średnicowego;
- autobusy mogą utknąć na ul. Zachodniej przed skrzyżowaniem w ul. Próchnika ze względu na jeden pas odbierający ruch indywidualny na ul. Próchnika.

2. UL. TUWIMA

Szerokość jezdni:	11,25 m wraz z parkingiem (Kilińskiego – pl. Komuny Paryskiej) 8,4 m bez parkingu (pl. Komuny Paryskiej – Piotrkowska)	
odcinek Sienkiewicza - Piotrkowska		
	czas realny	prędkość
obecnie	04:48	4,0 km/h
cel	02:00	9,6 km/h

Wnioski z konsultacji:

- wymagane zachowanie miejsc parkingowych na całym odcinku;
- optymalizacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ulic: Tuwima i Sienkiewicza, Tuwima i Piotrkowskiej oraz Struga i Wólczańskiej;
- utworzenie buspasa na odcinku od ul. Szwaczek do ul. Gdańskiej;
- powstanie buspasa w kierunku wschodnim na ul. Nawrot.

3. AL. PIŁSUDSKIEGO (północna strona)

Szerokość jezdni:	10,4 m (trzy pasy)	
odcinek Sarnia – Wydawnicza		
	czas realny	prędkość
obecnie	07:32	2,6 km/h
cel	02:00	9,6 km/h

Wnioski z konsultacji:

- dopuścić skręcanie z buspasa w prawo do budynków przed skrzyżowaniem z ul. Wydawnicza;
- docelowo dobudować czwarty pas na odcinku pomiędzy przystankami.

4. UL. ŻEROMSKIEGO

Szerokość jezdni:	10,5 m	
odcinek Struga – Kopernika		
	czas realny	prędkość
obecnie	03:58	5,5 km/h
cel	01:30	14,4 km/h

Założenia z konsultacji:

- zakończenie buspasa i wyznaczenie jednego pasa przed skrzyżowaniem z ul. Kopernika lub zmiana rozrzędu na skrzyżowaniu;
- uporządkowanie pasów w kierunku północnym (przed ul. Kopernika są dwa pasy na wprost, za skrzyżowaniem jest jeden pas);
- buspas spowoduje likwidację drogi rowerowej – trzeba wyznaczyć alternatywę.

5. UL. RETKIŃSKA

Szerokość jezdni:	9,0 m (pomiędzy Wileńską a Krzemieniecką – 2 pasy) 8,9 – 9,0 m (pomiędzy przyst. Kusocińskiego a Wileńską)	
odcinek Kusocińskiego – Krzemieniecka		
	czas realny	prędkość
obecnie	08:56	4,7 km/h
cel	03:00	13,9 km/h

Wnioski z konsultacji:

- należy mieć na uwadze bezpośrednią okolicę skrzyżowania z ul. Wileńską ze względu na lokalne zawężenia ul. Retkińskiej;
- analiza punktualności została przeprowadzona w październiku, w związku z czym nie miał na nie wpływ remontu ul. Konstanytnowskiej i poprowadzenie tędy objazdu dla ruchu kołowego;
- wymagane kompleksowe spojrzenie także na przejezdność ul. Krzemieniecką i al. Bandurskiego (trasa linii 80 i 99).

6. UL. STRYKOWSKA

Szerokość jezdni:		
odcinek Inflancka – Wojska Polskiego		
	czas realny	prędkość
obecnie	05:30	8,9 km/h
cel	03:00	16,3 km/h

Wnioski z konsultacji:

- budowa ok. 50-80 metrów przedłużenia wydzielonego lewoskrętu w relacji północ – wschód oraz zmniejszenie wyspy znajdującej się w południowo-wschodnim narożniku skrzyżowania;
- przy założeniu realizacji powyższej budowy nie ma potrzeby wyznaczania buspasa na tym odcinku, aby osiągnąć wskazany cel przyspieszenia komunikacji miejskiej.

7. UL. PABIANICKA

Szerokość jezdni:		
odcinek Rondo Lotników Lwowskich – Jana Pawła II		
	czas realny	prędkość
obecnie	06:54	5,8 km/h
cel	---	---

Wnioski z konsultacji:

- zabranie pasa z ul. Pabianickiej spowoduje zakorkowanie całego ronda, co wpłynie na punktualność komunikacji miejskiej na pozostałych wlotach;
- jednoznaczny sprzeciw społeczny wobec buspasa na wskazanym odcinku;
- należy zwrócić uwagę na ustawienie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu al. Jana Pawła II i ul. Pabianickiej w godzinach szczytu oraz wprowadzić priorytet dla ruchu na wylocie z miasta;

8. AL. POLITECHNIKI

Szerokość jezdni:	8,0 m	
odcinek Obywatelska – Rondo Lotników Lwowskich		
	czas realny	prędkość
obecnie	07:24	2,7 km/h
cel	02:00	10,1 km/h

Wnioski z konsultacji:

- należy zapewnić bezpieczny promień skrętu dla autobusów na skrzyżowaniu ul. Obywatelskiej i al. Politechniki;
- docelowo wybudować PAT na al. Politechniki, tak aby zintegrować linie autobusowe i tramwajowe.

9. UL. OBYWATELSKA

Szerokość jezdni:	7,0 m (II pasy) 10,4 m (III pasy)	
odcinek Cieszkowskiego – Jana Pawła II		
	czas realny	prędkość
obecnie	08:24	2,8 km/h
cel	02:30	9,5 km/h

Wnioski z konsultacji:

- wydłużenie buspasa do przystanku Nowe Sady i zmiana rozrządu przed rondem Misji Pokojowych ONZ (pas do jazdy na wprost odseparować od prawoskrętu).

10. AL. JANA PAWŁA II

Szerokość jezdni:	11,3 m (trzy pasy)	
odcinek Wróblewskiego – Obywatelska		
	czas realny	prędkość
obecnie	08:42	7,7 km/h
cel	04:00	16,8 km/h

Wnioski z konsultacji:

- utworzenie buspasa na odcinku od ul. Łaskiej do ul. Obywatelskiej;
- zakończenie buspasa przed ul. Obywatelską, aby wydzielić prawoskręt.