

**Protokół nr 11/II/2025**  
**z posiedzenia**  
**Transportu i Ruchu Drogowego**  
**Rady Miejskiej w Łodzi**  
**z dnia 13 lutego 2025 r.**

**I. Obecność na posiedzeniu:**

stan Komisji - 12 radnych  
obecnych - 10 radnych  
nieobecnych - 2 radnych  
oraz zaproszeni goście.

Listy obecności stanowią załącznik nr **1 i 2** do niniejszego protokołu.

Zaproszenie dla radnych na posiedzenie stanowi załącznik nr **3** do niniejszego protokołu.

Zaproszenie dla gości na posiedzenie stanowi załącznik nr **4** do niniejszego protokołu.

**II. Posiedzeniu Komisji przewodniczył:**

Przewodniczący Komisji radny p. Marcin Hencz.

**Proponowany porządek posiedzenia:**

1. Przyjęcie porządku posiedzenia.
2. Przyjęcie Planu Komisji na 2025 rok.
3. Przyjęcie sprawozdania z prac komisji za 2024 r.
4. Usprawnienie sterowania ruchem w celu przyspieszania tramwajów i minimalizacji opóźnień.
5. Sprawy różne i wniesione.

**IV. Przebieg posiedzenia i przyjęte ustalenia:**

**Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz** powitał obecnych radnych i zaproszonych gości. Na podstawie listy obecności stwierdziła quorum niezbędne do prowadzenia obrad i podejmowania prawomocnych uchwał i opinii.

**Ad pkt 1. Przyjęcie porządku obrad.**

**Przewodniczący Komisji** przedstawił proponowany porządek posiedzenia i zapytał czy pojawili się przedstawiciele Rady Osiedla z Pienistej, są także dodamy do porządku obrad, wysłuchanie ludziami mieszkańców z Pienistej, jako punkt 1A.

Przewodniczący Komisji poddał pod głosowanie.

**Komisja w głosowaniu;** 9 głosów „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

#### **Porządek po zmianach:**

1. Przyjęcie porządku posiedzenia.
- 1a Wysłuchanie Rady Osiedla Lublinek Pienista
2. Przyjęcie Planu Komisji na 2025 rok.
3. Przyjęcie sprawozdania z prac komisji za 2024 r.
4. Usprawnienie sterowania ruchem w celu przyspieszenia tramwajów i minimalizacji opóźnień.
5. Sprawy różne i wniesione.

#### **Ad. pkt. 1a. Wysłuchanie Rady Osiedla Lublinek Pienista**

**Rada Osiedla Lublinek Pienista p. Szymon Pytel;** „ Dzień dobry, jestem przewodniczącym Rady Osiedla Lublinek - Pienista. I bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący, dziękuję Komisji, że mogę dzisiaj zabrać głos i kilka słów na temat naszych problemów powiedzieć. Nasze problemy dotyczą przede wszystkim, na pierwszym miejscu, komunikacji miejskiej. Mamy z tym bardzo duży problem, dlatego że nasza Osiedla Lublinek i Pienista ma tylko jedną linię autobusową. Jest to linia 65 w dwóch wariantach AB. Z tego co rozmawiamy z mieszkańcami i z tego, co już trwa, bo ponad dwa lata już walczymy o to, no ta linia AB nie wystarcza. I też częstotliwość, na przykład, kursów linii A rano to jest częstotliwość co 60 minut. Autobus jest na przykład 6.28, następny jest 7.28. To jest dosyć późna przerwa. Natomiast w międzyczasie znajdują się kursy linii B. Autobus 65 A i B w wersji skróconej B, czyli dojeżdża do Dworca Kaliskiego, natomiast w wersji A jeździ przez Obywatelską Jana Pawła. Natomiast nie zapewnia dojazdu w wiele miejsc w Łodzi bez możliwości przesiadki. Nasze osiedle to osiedle nie tylko nowych bloków, na których pojawiają się młodzi ludzie z dziećmi. To nie tylko osiedle, gdzie dzieci próbują dojechać do szkoły, ale także jest to duża grupa ludzi starszych, szczególnie na starszej części osiedla z rejonu ulicy Komandorskiej. Oni próbują też dojechać do lekarzy i przesiadanie się dla nich nie jest komfortowe. Nie mamy żadnego skomunikowania z częścią Retkinia bez przesiadki.

Jeżeli chcemy jechać na Retkinie, to musimy jechać z przesiadką. Tutaj nasi mieszkańcy zwracają bardzo dużą uwagę na to, że dzieci, które jadą do szkoły jazda z przesiadką na Retkinie zajmuje około 25-30 minut, żeby dojechać. To jest pierwszy nasz taki wniosek, że potrzebujemy skomunikowania bezpośredniego z Retkinią. To jest coś, co by bardzo mocno zadowolilo naszych mieszkańców i rozwiązałoby jeden z głównych problemów, bo Retkinia to przychodnie dla ludzi starszych, to przedszkola i szkoły dla młodzieży, to też lepsze możliwości wydostania się z naszego osiedla. Jazda na Retkinie bezpośrednia zajęłaby nie 10 minut, ale może 10 minut maksymalnie. I to by bardzo mocno poprawiło sytuację. Z tego, co wiemy, nasze osiedle nie zostały o tym poinformowane przez Zarząd Dróg i Transportu, dlatego że bezpośrednio zmiana, która jest przygotowywana nie dotyczy naszego terenu, ale bardzo mocno dotyczy naszych mieszkańców. To wiemy. Dzięki uprzejmości Osiedla

Karolew dostaliśmy kopię pisma, które to osiedle otrzymało ze ZDiTu, że planowane są zmiany w przebiegu linii w związku z budową tego ciągu pieszo-rowerowego w ulicy Waltera Janke. No i cóż czytamy w tym piśmie? Czytamy, że Rada Osiedla Karolew proszona jest o zaakceptowanie czy wyrażenie opinii na temat zmian w przebiegu linii i czytamy, że linia 65 już nie będzie linią wariantową, czyli zostaje w tym momencie na naszym osiedlu tylko jedna linia bez wariantów, linia, która znowu nie połączy nas z Retkinią, natomiast np. dojazd do dworca Łódź Kaliska wydłuży w bezpośrednim kursie mniej więcej o 7-8 minut, jeżeli mówimy o godzinach szczytu. Bo autobus będzie jechał, rozumiemy ideę tego połączenia 65 z ulicy Pienistej w lewo Waltera Jankę do Wyszyńskiego przez taki przystanek przesiadkowy przy tramwajach. To jest bardzo fajny pomysł i to nasi mieszkańcy bardzo akceptują, żeby można było sobie przesiąść się na tramwaj czy inne autobusy. Natomiast to jeszcze bardziej wydłuża dojazd bezpośrednio do dworca Kaliskiego i powoduje, że jeżeli będziemy się chcieli do tego dworca dostać szybciej, trzeba będzie się przesiadać. Z przesiadkami jest znacznie mniejszy kłopot, dlatego że jeżeli już istnieją przystanki podwójne, to bardzo często jest tak, że spóźniony autobus, często spóźniony przez korki w naszym mieście niestety, spóźniony autobus, który podjeżdża jako pierwszy, nie czeka na to, żeby drugi autobus wypuścił pasażer, żeby można było się przesiąść, tylko odjeżdża, więc tym przesiadaniem może być dosyć kłopot. Jeszcze spojrzeliśmy tam na przebieg innych linii, pokazana jest linia 55, 69A, które będą też przejeżdżały przez takie centrum przesiadkowe przy Wyszyńskiego. To świetny pomysł, to nasi mieszkańcy jak najbardziej akceptują. Natomiast to, co mówią nasi mieszkańcy, potrzebujemy połączenia bezpośredniego z Retkinią i myśmy już wielokrotnie prosili z ZDiT o rozważenie takiej możliwości i dostaliśmy odpowiedzi, że nie jest to możliwe z różnych powodów. Pierwszy argument był taki, że MPK nie jest z gumy, nie ma taboru, nie ma kierowców. Rozumiemy, że jakiś czas temu mogła być taka sytuacja, ale prosimy o ponowne przyjrzenie się temu. Może dałoby się w jakiś sposób ten problem rozwiązać. Drugą odpowiedź, jaką usłyszeliśmy, to jest taka, że generalnie ten autobus nam nie jest potrzebny, bo te przepływy pasażerskie wskazują na to, że my nie potrzebujemy więcej linii. Z tego, co rozmawiamy z mieszkańcami, to mieszkańcy mówią, że nie korzystają z komunikacji w tej chwili, bo ona nie jest funkcjonalna dla nich. To nie jest zapewnienie im komfortowego dojazdu. Gdyby była taka sytuacja, że ten autobus łączy nasze osiedle z Retkinią, na pewno te potoki pasażerskie byłyby większe i więcej osób korzystałoby z takiej możliwości. Spytaliśmy też naszych mieszkańców o to, czy mają jakieś propozycje. Oczywiście nam chodzi o rozsądne propozycje. My zdajemy sobie sprawę, że nikt przez nasze osiedle nie poprowadzi pięciu linii autobusowych i nigdy w życiu byśmy o takie absurdalne rozwiązanie nie prosili. My prosimy o jedną linię. Nasi mieszkańcy podkreślają, że połączenie z Retkinią i z dworcem fabrycznym byłoby takim najbardziej optymalnym rozwiązaniem. Zapytaliśmy mieszkańców, bo też takie propozycje padały. Na przykład, to oczywiście mówię jako przykład, linię 86. Czy na przykład, gdyby linię 86 z Retkini skręcała w ulicę Płocka i jechała przez lotnisko naszą ulicą Pienistą do Waltera Janke i dalej swoją trasą, czy takie rozwiązanie zbliżone dla mieszkańców byłoby satysfakcjonujące? Mieszkańcy mówią, że ależ oczywiście, bo to zapewnia po pierwsze bezpośredni dojazd na Retkinie, a po drugie zapewnia bezpośredni i szybki dojazd na dworzec Kaliski, mówię, po przemianowaniu tej trasy 65 na jednolitą bez AB, to by było dobre i jeszcze to 86 zapewniłoby na przykład dojazd do dworca Fabrycznego, o co też nasi mieszkańcy wnioskujeją. Zdajemy sprawę, że to jest no to jest duża prośba, natomiast to jest potrzeba naszych mieszkańców, to nie są jakieś nasze fanaberie, tylko to jest naprawdę potrzeba mieszkańców i to jest taki głos, który mieszkańcy prosili, żeby przedstawić. Spojrzeliśmy, spojrzeliśmy też oczywiście na propozycję kolejną, bo Zarząd Dróg i Transportu zaproponował też wydłużenie linii 97 AB do zajezdni Nowe Sady. Jak mi nie mam, chodzi o rekompensatę dla mieszkańców ulicy Maratońskiej, z której zniknie 65B, żeby ci ludzie mieli też skomunikowanie. Spojrzeliśmy też na to, dyskutowaliśmy o tym. Według nas to raczej będzie, raczej będą puste kursy, natomiast pozwoliliśmy sobie, jeżeli mogą o tym powiedzieć, pewną propozycję też złożyć, bo można by było zrekompensować, gdyby 86 mogło jechać przez nasze osiedle, to istnieje taka możliwość, żeby zrekompensować na dwóch przystankach, na których tego 86 nie będzie. Można by było zrekompensować też

brak 65B na Maratońskiej, wzdłuż torów, na przykład, i to znowu, pozwolę sobie przedstawić propozycję, można by było to zrobić za pomocą wydłużenia linii G. Linia G w tej chwili jeździ z Gilletta tylko na pętlę Retkina. Gdyby linia G przejechała całą Maratońską wzdłuż torów, aż do Dworca Kaliskiego, to rekompensuje brak 86, gdyby mogło jeździć przez nasze osiedle, rekompensuje brak 65B, a jednocześnie mieszkańcom ulicy Maratońskiej od Golfowej do Popiełuszki zapewnia o wiele lepszy i szybszy dojazd do Dworca Kaliskiego, nie mówiąc już o pracownikach Gilletta, którzy korzystają na tym najwięcej, dlatego że oni szczególnie na poranną czy wieczorną zmianę mogliby bezpośrednio dojechać do Dworca Kaliskiego, który stanowi centrum bardzo wielu przesiadek na linie dzienne, nocne, na linie tramwajowe, łódzką kolej aglomeracyjną. Pozwoliliśmy sobie tak coś zaproponować i ja dlatego o tym wspominam, ja sobie pozwolę złożyć taką propozycję panu przewodniczącemu na ręce. Kończąc już moje wystąpienie, jeżeli chodzi o komunikację, bardzo bym prosił państwa radnych o pomoc w tej kwestii, bo naprawdę to jest sprawa dla nas bardzo istotna i dla naszych mieszkańców. Także w kwestii komunikacji to tyle, bardzo dziękuję”.

**Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz;** „często rozmawiamy, zwłaszcza na komisji planu, się spotykamy z różnymi protestami, dlaczego gdzieś chcemy wymusić taką, a nie inną zabudowę, jeśli pojawia się argument, że chaotyczna zabudowa no doprowadza do różnych problemów w mieście, to jest właśnie trochę dowód na to. Nie da się ukryć, że te okolice w ostatnich latach to są chyba najbardziej zabudowywane blokami okolice, na których miasto nie do końca planowało taką zabudowę i ta siatka transportu rzeczywiście jest niedostosowana. Osobiście wiem, że są takie obszary na terenie naszego miasta, gdzie autobusy rzeczywiście jeżdżą raz na godzinę i o ile jestem w stanie zaakcentować takie realia gdzieś na terenach nazwijmy to o charakterze wiejskim, o tyle w takiej gęstej zabudowie wydaje mi się, że to nie jest najlepsza forma żeby zachęcać ludzi do wybierania na transport publicznego. Rozumiem drugą stronę, że jednak system nie jest z gumy i żeby dać gdzieś jakieś brygady, trzeba gdzieś je zabrać. Chciałem w związku z tym zaproponować, że może zajmiemy się tym tematem na spotkaniu w ZDiT, na które zaprosimy rady osiedla i ewentualnie zainteresowanych radnych nie jako oficjalna komisja, a nazwijmy to jako zespół, który miałby wypracować jakieś tutaj możliwe rozwiązania tak, żeby zarówno te ograniczenia, które ma po stronie swojej ZDiT były spełnione, ale także żebyście Państwo w miarę zaakceptowali te propozycje ZDiT”.

**Radny p. Mateusz Walasek;** „Pan Przewodniczący dobrze mówił, to oczywiście nie jest absolutnie Państwa wina, natomiast to, że te bloki tam przy Maczka powstały to jest chyba największy problem urbanistyczny Łodzi. Jeżeli wskazać jedną rzecz, która w Łodzi nie powinna powstać to są właśnie tamte osiedla nie tylko zresztą ze względów komunikacyjnych, ale to przepraszam, tylko chcę, żeby to jasno zabrzmiało, a to nie jest absolutnie Państwa wina. Natomiast ja nie rozumiem jednej rzeczy, bo ja nie znam szczegółów tej propozycji nowego przebiegu 65, natomiast jest taka sytuacja, że no, wspomina, że Pani wspomina, że potrzebne byłoby połączenie z Retkinią i jednocześnie ten nowy przebieg ma służyć punktowi przesiadkowemu na Wyszyńskiego. Może ja kiepsko znam jako kogoś tam te tereny, ale wydaje mi się, że Wyszyńskiego to jest Retkinia. Czyli jeżeli on będzie jechał na punkt przesiadkowy na Wyszyńskiego, to on będzie jechał na Retkinię”

**Rada Osiedla Lublinek – Pienista p. Szymon Pytel;** „Nie, nie, przepraszam, może źle to zabrzmiało, to będzie przystanek przesiadkowy Waltera Jankę Wyszyńskiego, tak się będzie nazywał i to jest przystanek na Waltera Jankę, przy Wyszyńskiego, dokładnie gdzieś tam między torami tramwajowymi, tak, albo tam kawałek dalej, przy Bocianach”.

**Radny p. Mateusz Walasek;** „to nie jest centrum Retkini, Bociany to są dla mnie człowieka z Bałuty, to jest początek Retkini, więc w moim odczuciu on nie jedzie na Retkinię. Rozumiem, żeby jechał przez centrum Retkini, czyli gdzieś tam Armii Krajowej”.

**Rada Osiedla Lublinek – Pienista p. Szymon Pytel;** „ bardziej Popiełuszki, nasze dzieci z naszego osiedla, w rejonie Maratońska, Popiełuszki, tam w tamtych rejonach wchodzi do szkoły, tam też jest przedszkole. To jest, no to by było takim optymalnym rozwiązaniem”.

**Radny p. Mateusz Walasek;** „ Rozumiem, dobrze, to tą sprawą mamy wyjaśniony. Ja mnie tu zaniepokoił wątek skrócenia 65 do ronda powstańców 63 roku. Państwo tą propozycję konsultowali? Na przykład z Radą Osiedla Radogoszcz?”.

**Rada Osiedla Lublinek – Pienista p. Szymon Pytel;** „ Nie, nie konsultowaliśmy, to jest na razie wolny pomysł. Powiem z czego on wynika. To była tylko ewentualna sugestia, żeby zaoszczędzić brygadę”.

**Radny p. Mateusz Walasek;** „ ja chce ukrócić takie sugestie, że są nawet sugestie wydłużenia 70 na tamtej trasie, która kończy na rondzie Powstańców. Moim zdaniem zabranie 65 to, chyba że się pod tym Rady Julianowa Marysina Rogów, Bałut Centrum i Radogoszcza podpiszą, to ja się może myślę i czegoś nie dostrzegam, ale wydaje mi się, że ja pana rozumiem oczywiście jako reprezentanta tamtych mieszkańców, ale proszę też zrozumieć, że jak się tą kołdrę zacznie ciągnąć, to się na Bałutach krzyki podniosą”.

**Rada Osiedla Lublinek – Pienista p. Szymon Pytel;** „proszę przyjąć jakby to, co tam napisano jako pewne propozycje wolne przemyślenia, to nie są wnioski do wdrożenia, tak? To tylko nasza taka sugestia”.

**Radny p. Mateusz Walasek;** „Dobrze, natomiast żeby nie było tak, że ja jestem do tych propozycji fundamentalnie krytyczny. Nie, ja uważam, że to jest problem, który Pan porusza jest problemem istotnym. Mnie się to rozwiązanie z 86 podoba, natomiast ja się nie podejmuję wskazać, skąd zabrać brygady, żeby to 86 wydłużyć. Aczkolwiek tutaj pewna uwaga, że ja nie wiem, czy warto inwestować w połączenie ulicą Plocka ze względu na to, nie wiem, ile jeszcze ta ulica potrwa w tej postaci, że ten przejazd tam będzie funkcjonował rok, dwa, no nie wiem, trudno ich powiedzieć, z inwestycjami kolejowymi różnie bywa, ale raczej jest tak, że ta ulica nie ma perspektyw, można to tak powiedzieć. Ta ulica przestanie w tej postaci istnieć, więc oczywiście będzie inne połączenie gdzieś indziej, ale ja nie wiem, czy tam leży dopuszczać autobus, czy mogę Państwu podsunąć jakiegoś sojusznika, z którym Państwo mogliby porozmawiać na temat na pewno zwiększenia częstotliwości 65, mi się bardzo podoba również wniosek, ja bym gorąco popierał wniosek, żeby 65, żeby jakaś linia jeździła na dworzec Fabryczny ze względu na lotnisko i linia na dworzec fabryczny byłaby bardzo pożądana, przynajmniej do czasu, kiedy kolej nie wybuduje tunelu, a z tym to nie wiadomo kiedy ten tunel drugi zostanie wcześniej rozgrzebany niż skończy się ten tunel średnicowy, aczkolwiek słyszymy dzisiaj, że znowuż może nie będzie aż tak długo. Ale generalnie ja bym się też przyłączył do tego apelu, żeby poprawić mu skomunikowanie lotniska z dworcem fabrycznym, aczkolwiek mam świadomość oczywiście, że autobusy nie biorą się znikąd”.

**Rada Osiedla Lublinek – Pienista p. Szymon Pytel;** „ Oczywiście ulica Plocka, my wiemy, że ona jest przeznaczona do zamknięcia, natomiast z tego, co czytaliśmy, to tak część tunelu planowana w stronę dworca Łódź Fabryczna ma być drążona od 2026 roku, więc zakładamy, że jeżeli najpierw pójdzie inwestycja w tamtą stronę, no to ulica Plocka z tym nie koliduje, więc ona jednak myślimy, że jeszcze jakiś czas będzie. Wiemy, bo usłyszeliśmy to też od naszych mieszkańców, którzy też pisali to z ZDiTu, że później, kiedy wybudowana zostanie ulica Popiełuszki, przedłużenie Popiełuszki w stronę lotniska, to podobno, mieszkańcy mówią, że ZDiT jakby obiecał czy poinformował, że wtedy jest rozważone poprowadzenie trasy autobusu z Retkini ulicą Popiełuszki. I to wiemy, tylko nie chcielibyśmy czekać, tak jak pan radny powiedział, bo nie wiadomo, kiedy ta inwestycja kolejowa się rozpocznie i zakończy. Nie chcielibyśmy czekać po prostu tyle lat. Chcielibyśmy wprowadzić

coś na kształt takiego rozwiązania czasowego do tamtego momentu. A to czasowe, to dwa, trzy lata. Bardzo dziękuję panu radnemu za poparcie naszej propozycji”.

**Radna p. Karolina Kępka;** „ Ja chciałam zapytać o istotną dla mnie rzecz, bo dzisiaj rozmawiamy tutaj z przewodniczącym Rady Osiedla na ten temat, tylko dlatego, że tak jak pan przewodniczący powiedział, przed posiadaniem tych informacji w związku z dobrą współpracą z Radą Osiedla Karolek Retkina -Wschód, pismo o zmianach tras zostało wystosowane przez Zarząd Dróg i Transportu tylko do jednej Rady Osiedla. Tymczasem zmiana tras dotyczy autobusów, które poruszają się też po osiedlu Lublinek-Pienista. Pytanie do ZDiTu, dlaczego tak się stało, że pismo nie trafiło do Rady Osiedla Lublinek-Pienista?”.

**Pani Małgorzata Misztela- Grzesik ZDiT;** „ Pismo trafiło tylko do Rady Osiedla Karolek, ponieważ zmiana trasy dotyczyła odcinka na Karolewie. Ale możemy w przyszłości wysłać się do wszystkich Rad Osiedla, które są na trasie w ogóle, od początku do końca”.

**Radny p. Marcin Masłowski;** „Dobrze zrozumiałem, że chodzi pan o wydłużenie linii G wzdłuż Maratońskiej, ale już po stronie torów, gdzie jest Retkinia, tak? Żeby dojeżdżała do Kaliski. W takim razie to i tak zakłada, a akurat znam ten teren ze względu na kolegów mojego syna, to i tak zakłada, że wszyscy będziecie musieli przejść przez kładkę, prawda? Żeby dostać się do tego autobusu. No przez skłódkę kolejową”.

**Rada Osiedla Lublinek – Pienista p. Szymon Pytel;** „ Ale to linia G nie ma nam, to jest propozycja nasza, nie po to, żeby nam coś usprawnić. Ja po prostu chciałem się przygotować do spotkania, bo nie chciałem usłyszeć takiej uwagi, której mogłem się spodziewać, że zabierzemy komuś 86 po to, żeby nam ulepszyć, ale komuś pogorszymy. Dlatego my pomyśleliśmy o tym, o tych protezach, żeby zamiast dwóch przystanków 86 to G załatwił sprawę i zamiast 65B na Maratońskiej i zamiast prowadzić do 97AB, które nikomu według naszych mieszkańców nie będzie służyć, to żeby tą linią G wszystkie problemy”.

**Radny p. Marcin Masłowski;** „Rozumiem. Chodzi mi o coś innego panie przewodniczący. Bo wygląda na to, że takie wydłużenie G do Kaliskiego wygląda na najprostsze rozwiązanie, ale widzę, że to wciąż myślałem, że tym samym wy jakby się zgadzacie. Z tej kładki korzysta bardzo dużo dzieci, którzy chodzą tutaj do szkoły na Florecistów do 137. Myślałem, że to rozwiązuje wasz problem, że przejdziecie przez kładkę i jesteście już na Retkini, ale widzę, że nie, dziękuję”.

**Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz;** „Jeśli nie ma innych głosów, to dziękuję przedstawicielowi Rady-Osiedla. Ustalimy potencjalnie zainteresowanych radnych jakiś termin i będziemy o tym temacie rozmawiać nad mapą połączeń”.

#### **Ad. pkt. Przyjęcie Planu pracy Komisji na 2025 rok.**

**Przewodniczący Komisji** zapytał czy są uwagi, wobec braku uwag poddał pod głosowanie.

**Komisja w głosowaniu:** 10 głosów „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” – przyjęła Plan Pracy Komisji na 2025 rok.

#### **Ad. pkt. 3. Przyjęcie Sprawozdania z prac Komisji za 2024 rok.**

**Przewodniczący Komisji** zapytał czy są uwagi, wobec braku uwag poddał pod głosowanie.

**Komisja w głosowaniu:** 10 głosów „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” – przyjęła sprawozdanie z prac Komisji za 2024 rok.

#### **Ad. pkt. 4. Usprawnienie sterowania ruchem w celu przyspieszania tramwajów i minimalizacji opóźnień.**

**Przewodniczący Komisji;** „ na wstępie powiem, że sterowanie ruchem jest dosyć skomplikowaną materią i wiele osób wnosi często uwagi i jak już przy poprzednim wątku rozmawialiśmy o kołdrze, to często tak także w przypadku świateł wygląda, bowiem ja osobiście obserwowałem jak wpływy choćby sygnalizacji korygowanej na mój wniosek przez pieszych wpływają później negatywnie na ludzi, którzy jadą tramwajem. Także to tak zawsze troszkę jest jedne kosztem drugiego. Dzisiaj porozmawiamy, wysłuchamy przedstawicieli związków zawodowych, jak to wygląda od tej strony właśnie prowadzących te pojazdy. Perspektywa nie do końca może dla nas znana, bo przynajmniej nie kojarzę, by ktoś z nas miał uprawnienia. Także oddaję głos przedstawiciela związków, żeby nam trochę o tej perspektywie opowiedzieli i ewentualnie zasugerowali, co możemy tutaj zmienić.

**Przedstawiciel Związków;** „jeżeli chodzi o sygnalizacje i priorytety, które w ostatnim czasie zostają wprowadzane na pewno coś tam usprawniają przejazd tramwajów. Niestety priorytety są źle wyregulowane. Już bardzo często obserwujemy, że światło zaświeca się, ten pojazd jeszcze jest gdzieś tam daleko. Czyli przede wszystkim musielibyśmy, żeby dopracować te priorytety. Mało tego, prośba tutaj w międzyczasie od kierowców autobusu, że priorytety dla tramwajów ograniczają ruch autobusowy, a w autobusach też mamy naszych pasażerów, naszego miasta i nie tylko. Także tutaj taka dodatkowa uwaga, żebyśmy mieli coś usprawnić w ruchu tramwajowym. Co można byłoby więcej powiedzieć? Może jakby padały z Państwa strony jakieś pytania, łatwiej było temat naświetlić”.

**Pan Robert Maćkowiak, zajezdnia Chocianowice;** „ My naprawdę nie potrzebujemy dużo zmian ze strony instytucji, które odpowiadają za sterowanie ruchem. My bardziej przede wszystkim potrzebujemy to wszystko usystematyzować. Niewielkich zmian, korekt i poprawek. Przede wszystkim można powiedzieć, że jesteśmy na tyle bogatym miastem, że stać nas na to, żeby tramwaje po prostu w tym mieście stały zamiast jechały. Stać nas na to, żeby tramwaje jeździły 50 km na godzinę z prędkością maksymalną i pozwalamy sobie na to, żeby w kierunku na daleką dzielnicę Olechów tramwaje nie mogły jechać z prędkością 70 km na godzinę. Choć warunki infrastruktury pozwalają na to, żeby na ulicę Rokicińskiej od przynajmniej ulicy Niciarnianej tramwaj mógł jeździć z dużo większą prędkością, więc to jest jedna z takich rzeczy. A propos sygnalizacji świetnych na skrzyżowaniach. Ja pracuję w zawodzie 8,5 roku jeżeli mnie Państwo zapytają o jakiegokolwiek skrzyżowanie w tym mieście, mogę z pamięci powiedzieć w jakiej kolejności wszystkie wloty na skrzyżowaniu działają. I jedną z większych przeszkód, które nie pozwalają nam płynnie jeździć, to jest rzecz techniczna. To są tzw. impulsy na sygnalizatorze tramwajowym. Obrazowo to wygląda tak, że mamy sygnalizator tramwajowy dwukomorowy, światło pionowe, pozwalające na jazdę, światło poziome, który nie pozwala przejechać przez skrzyżowanie, czyli odpowiednik czerwonego dla samochodu. I mamy skrzyżowania w mieście, gdzie impulsy światła poziomego są cztery, zanim dostaniemy pionowe, są trzy, jest pięć albo są skrzyżowania, gdzie światło poziomego mruga w nieskończoność i nie wiemy, kiedy dostaniemy światło pionowe. To naprawdę by nam ułatwiło robotę, jeżeli byśmy mieli ustandaryzowane to, że sygnalizator tramwajowy ma cztery mrugnięcia, zanim zapali się światło pionowe do dalszej jazdy. My tu jesteśmy w stanie zauważyć z kabiny motorniczego, dostosować prędkość pojazdu, unikamy zbędnego hamowania przed sygnalizatorem, bo po prostu wiemy o tym, że światło pionowe zapali się po czwartym mrugnięciu. To jest kolejna rzecz. Druga rzecz to są cykle świateł, które obowiązują w naszym mieście po godzinie 18. Wszystkie wtedy sygnalizacje przychodzą w tryb automatyczny. Uruchamiają się podfazy, które normalnie w ciągu dnia się nie uruchamiają. Oczywiście to wszystko jest do przewidzenia. Ale dużo zależy od niewielkich rzeczy, tak zwanych pętli indukcyjnych. To jest, że tak powiem,

infrastruktura zamontowana w torowisku z odpowiednim wyprzedzeniem, która pozwala na odpowiednie ustawienie, skorygowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu, żeby umożliwić szybszy przejazd. Takim przykładem może być skrzyżowanie ulicy Zgierskiej i Świtezianki, jadąc w kierunku na północ od ulicy Pasicznej, ruszając w przystanku Pasiczna, w połowie drogi znajduje się taka pęta indukcyjna. Jeżeli tramwaj jedzie z prędkością około 40 km na godzinę, to dojeżdża do skrzyżowania ulicy Świtezianki i zapala mu się pionowe światło. Potrzebujemy takich miejsc więcej. Ja nie mówię, że my musimy mieć cały czas pionowe, bo przy takiej świcie ulic, jaką mamy w tym mieście, to jest to po prostu niemożliwe. Bo inaczej by się całe miasto zakorkowało. Tylko my przede wszystkim potrzebujemy jakby pewności, kiedy my będziemy mieli światło. My musimy zrobić przystanki, wiadomo, czyli najlepiej to robić, kiedy mamy światło czerwone. Ale chodzi o to, żeby światło dla tramwaju w miarę możliwości zapalało się dosyć szybko, zmieniało się po jego przejeździe i otwierało ruch dla ulicy poprzecznej, jeżeli mamy przystanek pojedynczy. Podam taki przykład. Ulica Zachodnia jadąc na południe w kierunku ulicy Zielonej, tramwaj rusza z przystanku Zachodnia Legionów w kierunku Piotrkowska Centrum, przejeżdża przez skrzyżowanie i stoi, karnie cały cykl światel na skrzyżowaniu ulicą bodajże Próchnika. Przystanek jest za światłami, stoimy, karnie cały cykl, który trwa około minutki. I dopiero potem możemy przejechać. Tramwaj rusza z przystanku Próchnika, rusza w kierunku Więckowskiego. Gdy rusza z przystanku, widzi, że zapaliło się światło pionowe, światło trwa około 20 sekund, dojeżdża do Więckowskiego, cyk, stoimy, stop. I tak z dwuminutowego czasu przejazdu rozkładowego między przystankiem Więckowskiego, a 6 sierpnia, tramwaj łapie w sumie 2 minuty opóźnienia. Czyli jeżeli ruszam o czasie, to cały ten przejazd zajmuje około 3 minut. Jedną zgodnie ze sztuką. Więc to jest taki jeden z kilku punktów zapalnych w tym mieście i możemy je wskazać na mapie Łodzi, ale to, co powiedziałem na samym wstępie, my potrzebujemy przede wszystkim ułatwień dla wyższych prędkości, żeby rozwijać się tam, gdzie jest to możliwe, to jest pierwsza rzecz, a druga, oprawę sygnalizacji świetlnych, żebyśmy wiedzieli, kiedy my to światło będziemy mieli. A nie, że jest to toto lotek, że na tym krzyżowaniu stoimy tyle i tyle i tylko, powiedzmy, doświadczenie pozwala nam ocenić, czy warto jechać, czy nie, no bo nie każdy musi mieć, że tak powiem, zwracać na pewne rzeczy uwagę i, że tak powiem, po prostu sugeruje się tym, jakie ma światło na sygnalizatorze i tyle. Ja coś z przyjemnością opowiem na Państwa pytanie”.

**Przewodniczący Komisji;** „Dobrze, to ja tylko zadam jedno pytanie do Was, tak jak zrobię piłeczkę prowokacyjnie. A jest szansa w jakiś sposób skłonić MPK do niezatrzymywania tramwajów, jeśli drugi przyjeżdża przez zwrotnicę? Bo nie wiem, czy zdajecie sobie tutaj wszyscy sprawę, że Łódź jest jedynym miastem, w którym jest taki dziwny zwyczaj, że jeśli jeden tramwaj przejeżdża przez skrzyżowanie, przez zwrotnice, to drugi czeka. Czeką często na skrzyżowaniu, de facto powodując taką sytuację, że na przykład jest opóźnienie w cyklu już tam. To jest sytuacja, którą często można obserwować na trasie WZ, na przykład na wysokości Marszałków, na wysokości Kilińskiego. Jest to sytuacja tak naprawdę problematyczna, którą także weryfikowaliśmy pod kątem tego, czy jest praktykowana w innych miastach. Ponoć wypadek był jakieś 50 lat temu, że zwrotnica po prostu się przestawiła w trakcie jazdy i któryś tramwaj wypadł. Do tego czasu nie było żadnego wypadku, czy ten temat jest znany i czy o tym też możemy porozmawiać przy okazji tego tematu”.

**Pan Robert Maćkowiak, zajezdnia Chocianowice;** „Myślę, że nikt na to nie pójdzie, gdyż taka sytuacja wynika tylko i wyłącznie z bezpieczeństwa. Jest to tak zwana jazda dla kierunku lewego. Właśnie, tak jak Pan dobrze wspominał, jeżeli wagon się wykolei, jedzie czołowo na ten pojazd nadjeżdżający z przeciwka i myślę, że nikt tutaj na to nie pójdzie, żeby ten przepis zmienić. Nie mamy stuprocentowych zabezpieczeń zwrotnicy, żeby kiedykolwiek ona się nie przestawiła. Takiej sytuacji nigdy nie będzie. Jeżeli Pan mówił o wykolejeniu i wypadku, może i ma Pan rację, że aż tyle lat minęło, ale sam w roku 2008, jadąc przez Włókniarzy Legionów, drugi wagon przestawił się zwrotnica, drugi wagon się urwał i zatrzymał się przed samochodami, które chciały skręcić z Włókniarzy w lewo w



Legionów. Zanim tam doszedłem, w tym wagonie już nie było ani jednej osoby. Także myślę, że też taki dobry przykład. Nikt na to, proszę Pana, nie pójdzie”.

**Przedstawiciel Związków;** „ Właśnie, tak jak kolega powiedział, to jest przede wszystkim ze względów bezpieczeństwa. To nie chodzi o samo zabezpieczenie zwrotnicy, tylko także o ewentualne inne uszkodzenia mechaniczne na pojeździe, na wagonie. Więc to jest rzecz, praktyka dobra, pod warunkiem, że wszyscy jej dobrze przestrzegamy. I właśnie przykładem tego, że my jej wszyscy przestrzegamy, że to jest dobra praktyka, jest to, że nie ma tych zdarzeń w ruchu. Tak jak było jeszcze kilkanaście lat temu, bo takie drobniejsze kolizje się zdarzają. Ale poważnych wypadków na szczęście on nie. I właśnie jest dlatego, że my przestrzegamy tej zasady zakazu jazdy pod iglicę. I to jest w naszej ocenie zdecydowanej większości dobra praktyka, bo pozwala uniknąć niebezpieczeństw czołowych zdarzeń”

**Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz;** „ Czy w przypadku tych Waszych oczekiwań, raczej sugestii, propozycji, byłaby szansa opisanie problemów na konkretnych pięciu liniach wskazania, czy wybrania jakichś takich linii, za które moglibyśmy się zabrać i po prostu punkt po punkcie odhaczać sobie, co jest problem na danym skrzyżowaniu, co można poprawić, czy coś ewentualnie warto by dobudować może czasami, żeby ułatwić jazdę tramwajów”.

**Przedstawiciel Związków ;** „ Nie ma tam niczego problemu. Powiem więcej. W przyszłym tygodniu będziemy mieli kolejne spotkanie z przedstawicielami Zarządu Drogi i Transportu poświęcone właśnie miejscom na sieci tramwajowej, które należy zmienić, poprawić, żeby jazda stała się płynniejsza i takie spotkania regularnie się odbywają raz w roku przynajmniej w spółce z przedstawicielami zarówno tramwajarzy, jak i autobusiarzy i są przedstawiciele z ZDIT BIM ZZM, żeby różne takie kwestie rozwiązywać. My to zgłaszamy, przekazujemy”.

**Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz;** Ok, czyli rozumiem, że taka forma ewentualnie rozmowy byłaby akceptowalna i będziemy mogli z tego wrócić. Podczas Pana przemówienia padł temat ograniczenia prędkości, a raczej nadmiernego ograniczenia prędkości na torowiskach. Ja ten temat jakoś weryfikowałem parokrotnie w swoim życiu i często słyszałem ze strony ZDiT-u taką odpowiedź, ale przecież to MPK chce jeździć wolniej, a ze strony MPK-u słyszałem, ale to ZDiT nas blokuje. Gdzie jest prawda według Pana?”.

**Przedstawiciel Związków;** „Jako pracownika w tej firmie nie wolno mi zdradzać tajemnic przedsiębiorstwa. Nie wiem, co się działo kilka lat temu. Nie wiem, co się działo kilka lat temu. Obecnie z kolegami częściowo staramy się na różnych szczebelkach działać w tym temacie, ale to już bywa z tym różnie, więc po naszej stronie jakby jest hejt, żeby jeździć szybciej. Pojazdy są dostosowane do wyższej prędkości, są przez producenta jakby do 70 homologowane w większości przypadków. Inne miasta w Polsce, chociażby Warszawa mają odcinki torowisk także w centrum miasta z dopuszczalną prędkością 60 czy 70, ale myślę, że to nie jest pytanie do nas do prowadzących, tylko do spółki, ewentualnie do urzędu”

**Przewodniczący Komisji;** „tutaj od razu wyjaśnię, że choć to ZIM kupował ostatnie PES-y dla miasta, to na zlecenie MPK znowu dał ograniczniki zdaje się do 60 na godzinę, choć maszyny mają homologację na więcej. Tutaj mam od razu pytanie do Zarządu Dróg. Może się wydać to niezwiązane z tematem, ale dojdziemy do tego, że jednak może być związane. Jak tam kwestia sekundników? Czy projekt wybrany w budżecie obywatelskim będzie zrealizowany w tym roku? Jeśli jest problem z realizacją tego wniosku, to problem jest w BIM-ie czy w ZDiC-ie? Czy to jest problem wprowadzenia?”.

**Pan Grzegorz BIM;** „ Jeśli chodzi o wprowadzenie sekundników na ten moment, wprowadzenie jest możliwe w przypadku stało czasowej sygnalizacji świetlnej, a wiem, że trwają i czekamy na zmianę przepisów, jak ta wejdzie z ministerstwem”.

**Przewodniczący Komisji;** „ale jest szansa, że te przepisy się zmienią w tym roku? Czy to jest tak, że czekamy?”.

**Pan Grzegorz BIM ;** „ a powiem panu, co zrobi ministerstwo. Jeżeli będziemy mieli decyzję i wprowadzić przepisy w tym roku, to jest szansa”.

**Przewodniczący Komisji;** „ oni generalnie deklarują, że się przymierzają do takich zmian. Do czego zmierzam? Skoro już zamierzamy sprostać takim oczekiwaniom kierowców w postaci sekundników, może byłaby jakaś możliwość pomyślenia o jakiejś formie sekundników dla tramwajów?”.

**Przedstawiciel Związków;** „ Nam wystarczy, żeby impulsy były uporządkowane, tak? Tak, tylko i wyłącznie. Potrzebujemy żadnych sekundników, bo to, że tak powiem, inne wskazówki, jak przejścia dla pierwszych, dla przeciwnego, bocznego kierunku nam wystarczają jakkolwiek. Potrzebujemy po prostu to, żeby impulsy światła na sygnalizatorze były w sposób uporządkowany. Nie potrzebujemy sekundników”.

**Przewodniczący Komisji;** „ pytanie do BIM . A z czego wynika, że jest chaos właśnie w tych informacjach na sygnalizatorach tramwajowych?”.

**Biuro Inżyniera Miasta;** „ Stosując to, trudno mi się odnieść do tych narzędzi, że to jest chaos. Myślę, że tak jak Pan Przewodniczący zaproponował, trzeba po prostu wszystkie przypadki despektyfikować i nie się zgodzić. W tak postawionych formatach, no to trudno mi się w tej chwili powiedzieć, jak sytuacja wygląda. Ja tylko mogę podkreślić to, co zostało na samym początku powiedziane, że sygnalizacja nie jest głównym. Ale tak jak powiedziałem, liczymy na to, że zostaniemy wylistowani wszystkie problemy i do tego się, do każdego tematu te narzędzia po prostu się odnieść. Inaczej tego tematu nie załatwimy”.

**Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz;** „ a czy w Łodzi jest praktykowane wspólne na przykład jeżdżenie przedstawicieli BIM-u ZDIT-u i motorniczych po liniach i wychwytywanie jakichś defektów?

**Biuro Inżyniera Miasta;** „kiedyś się takiego było praktykowane, powiedzmy, że niedawno w BIM-ie i pierwszy objazd teraz taki będzie realizowany z przedstawicielami MPK ZDIT-u i BIM-u. Czwartek, ten czwartek. Ja może to jeszcze już nawiążę teraz do tego, co było mówione przed chwilą, bo jest już tak dużo w tym temacie. Też tu powołaliśmy w BIM-ie zespół wspólnie ze ZDIT-em, MPK w celu poprawie funkcjonowania komunikacji. Jednym z elementów jest między innymi możliwość sterowania z zwoznicami, czekamy na informację z MPK. Chcemy każdą linię po kolei, zaczynając od jedyńki w górę przeanalizować. Już po pierwszych spotkaniach, jakie mieliśmy w tym temacie, że to nie jest taki prosty temat, chcemy zmierzyć newralgiczny wpływ, ten, który najdłużej odstaje, trzeba przeanalizować każdą linię, żeby nie rzucać się tak z punktu na punkt, tylko sukcesywnie każdą linię przeanalizować. I już wychodząc naprzeciw, założenie jest takie przedstawimy to Pani Prezydenta co byśmy nie robili, przyspieszymy tramwaj, będzie to na pewno wpływało na pogorszenie się transportu indywidualnego, autobusowego, pieszego, bo tego niestety nie unikniemy, to z góry zakładam, ale założenie jest takie, że chcemy przyspieszyć tramwaje. To jest kwestia, na którą nadpracujemy teraz. To nie będzie proces taki krótkotrwały, bo chcemy tak powiedzmy, rzetelnie do tego podejść”.

**Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz;** „ Wiem, że jest pan wielkim fanem tramwaju, także bardzo kibicuje entuzjastom. Bardzo kibicuje. W takim razie w procesie od razu chciałem coś zasugerować, bowiem byłem łącznie na trzech wyjazdach w Warszawie, żeby zobaczyć, jak oni to robią. I tam jest wręcz, regularnie ci kierowcy są odpytywani. Wiadomo, tramwaje warszawskie są swoistym imperium, które, można powiedzieć, rządzi miastem i narzuca wprost rozwiązania, które są na nim wygodne. Ja osobiście zawsze kibicowałem, żeby te tramwaje w Łodzi też miały trochę więcej wpływu. A tutaj do czego zmierzam, tam podano takie praktyki, takie rozmowy, że mieszkańcy są zachęcane do

opisania donosów na organizatorów ruchu co do błędów. I te donosy są później rozliczane, jak i, co ciekawe, zwłaszcza przy nowych liniach, są pisane instrukcje obsługi dla motorniczych, dokładnie jak korzystać w ten sposób najbardziej optymalny z sygnalizacji. Czyli czasami, żeby ten motorniczy po prostu wiedział, że musi dojechać na pewnym niedoczasie o określonej godzinie albo, że musi gdzieś po prostu przyspieszyć albo, żeby się nie przechowywał na tym skrzyżowaniu, bo że wjeździe na pomarańczowym, ale no bo przez co priorytet go gdzieś tam przerzuci. I ci motorniczowie często są później szkoleni właśnie przez te osoby, które organizują ruch właśnie jak najlepiej korzystać z danego torowiska i no efekty, jak dobrze wiemy, w Warszawie są bardzo imponujące, jeśli się tam porusza tramwajem. Z mojej strony to wszystko, co chciałem powiedzieć. Ten temat troszkę nam podrzucił na komisję radny Kosma Nykiel.

**Radny p. Kosma Nykiel;** „chciałem podziękować panu przewodniczącemu, że zgodził się ten temat poruszyć, podziękować zarówno przedstawicielom związków zawodowych, jak i instytucji miejskich, że jesteśmy tutaj wszyscy razem z tego względu, że jestem w kontakcie z przedstawicielami, przede wszystkim motorniczych już od dłuższego czasu i po jakby uczestnictwie też w wielu spotkaniach różnego typu stwierdziłem, że potrzebna jest rozmowa na trochę wyższym szczeblu, gdyż właśnie w temacie tak zwanych donosów dla zarządców infrastruktury są regularne spotkania coroczne z przedstawicielami kierowców autobusów i tramwajów, na które niestety przychodzą osoby niedecyzyjne, na przykład z Biura Inżyniera Miasta i to trochę utrudnia taki bieżący feedback, czy dane rozwiązania, jest w ogóle jakaś szansa i one są zapisywane do tych wniosków i nie spotyka się z żadną reakcją. Są zapisywane, są protokołowane i potem motorniczowie i kierowcy przez rok nie mają żadnej odpowiedzi czy to się da zrobić, czy nie da zrobić i to jest w kwestii zarządzania dość suboptymalne, gdyż dobrze, żeby ludzie, dzięki którym możemy sprawnie się poruszać po mieście wiedzieli, czy mogą liczyć na jakieś usprawnienie, czy nie. Moje takie pierwsze pytanie jest, myślę, że zarówno i do ZDiT-u, ale w dużej mierze do PIM-u, czy te protokoły z tych spotkań, które odbywają się w październiku każdego roku, jaka jest procedura wdrażania ich w życie lub nie i propozycji, które tam są składane?”.

**Biuro Inżyniera Miasta;** „ja tu mam debiut, jeśli chodzi o BIM, ale kazałem odkopać te protokoły już jakiś czas temu. Przyjrzałem się i mieliśmy spotkanie z MPK. Część rzeczy, które jest możliwe do realizacji już poszły decyzje, żeby to, co jest możliwe, żeby wprowadzić. Część nie. Jak pan przewodniczący zauważył, jestem wielkim fanem tramwajów i zwolenników, więc naprawdę zależy mi przede wszystkim, żeby, no nie przede wszystkim, ale poprawić komunikację miejską, więc przyspieszyć te tramwaje faktycznie w możliwy i bezpieczny sposób. W związku z tym też jestem zwolennikiem działania w terenie, na bieżąco rozmowy z merytorycznymi osobami, bo mówię, tak jak tutaj się spotykamy, to nie oddają tego w rzeczywistości jak się pojedzie, sprawdzi, więc jak najbardziej w terenie stąd też ten wyjazd teraz pierwszy i mam nadzieję, że przynajmniej raz na kwartał uda nam się takie coś zrobić, a nie raz na rok, bo powinniśmy na bieżąco w takiej rzeczy analizować, konsultować, na bieżąco też wychodzić, co się poprawi, czy się poprawiło, czy się nie poprawiło, konsultować, realizować i w miarę możliwości tak jak nam pozwolą, przepisy m.in. warunki dalej poprawiać tą komunikację. O tyle z naszej strony z BIM-u. Tak chcemy, taką przynajmniej mam taką wizję, żeby priorytetem była komunikacja zbiorowa. Tu państwo i prezydent decyduje, więc z naszej strony tyle”.

**Radny p. Kosma Nykiel;** „Bardzo mnie cieszy, żeby priorytet miał priorytet, jeśli chodzi o BIM. Ja mam nadzieję, że ta energia i zapał nie zniknie, bo wiem, że też mamy nowe otwarcie w BIM-ie, więc termin tej komisji, jest o tyle dobry, że możemy od nowa zapisać tą kartę współpracy między radnymi BIM-em, MPK i mieszkańcami, bo jakby nie było, chodzi o to, żeby mieszkańcy mogli się przemieszczać po mieście sprawniej. Chciałem nawiązać do tematu podwyższenia prędkości, bo to jest gorący kartofel, którym się przerzucają dwie jednostki i czy moglibyśmy tutaj, jak siedzimy, dowiedzieć się, kto może podwyższyć prędkość na odpowiednich odcinkach linii tramwajowych do 60 czy 70 km na godzinę”.

**Biuro Inżyniera Miasta;** „ Jeśli chodzi o prędkości na torach szlakowych, odpowiada to MPK, więc wydaje mi się, że trzeba będzie się zgłosić do MPK z tym pytaniem”.

**Radny p. Kosma Nykiel;** „ Czy mogą Państwo, bo z perspektywy, tak chciałby Pan, żeby były podwyższone te prędkości?”.

**Biuro Inżyniera Miasta;** „ Ja jestem politykiem, żeby były podwyższone, ale to też nie jest do końca wynika z samego mojego chęćstwa i tak dalej, to jest to też z warunków, jakie mamy torowiska. Ja mam też przepisy w MPK, które też obligują, więc ciężko mi się teraz wypowiedzieć i powiedzieć, bo to eksperci. Tak samo, jak też może narzekać na sygnalizację świetlną, to też pracowało na tym gro ludzi, którzy wypracowali jakiś tam system z sygnalizacji tego OCCR-u, który jak gdyby daje wszystkim uczestnikom ruchu jakieś tam optymalizacje. Nie są to jedni, na tym pracują mniej, drudzy więcej. Tak jak ja powiedziałem, ja jestem zwolennikiem, żeby dać więcej tej komunikacji zbiorowej, więc będzie to z kosztem dla innych, więc na pewno będą apele, będzie na pewno niezadowolone, więc zarządzającym następnym będą mieli ciężki orzech do zgryzienia, co robimy dalej, w jaki sposób, czy idziemy faktycznie ostro z tą komunikacją, albo podwyższamy tą komunikację, czy tak bardziej łagodniej. Tak samo jest, jeśli chodzi o prędkości. Nie wypowiem się na temat ekspertów, którzy podjęli takie decyzje, że są takie i takie prędkości na liniach, więc wydaje mi się zasadnym złożyć takie zapytanie do MPK”.

**Radny p. Kosma Nykiel;** „ To ja zapytam z drugiej strony. Jest torowisko, które jest w złym stanie technicznym. Teoretyzując, parę takich przypadków mieliśmy w Łodzi. Kto odpowiada za obniżenie dopuszczalnej prędkości na takim odcinku? Kto podejmuje tą decyzję, że tramwaje mogą jeździć na przykład 20 na godzinę? Czyli zakładam, że MPK również jest, jego zarządca infrastruktury może podwyższyć”.

**Biuro inżyniera Miasta;** „ Tutaj już myślę, musielibyśmy sięgnąć do wykładni przepisów prawa od ruchu drogowego. Jeśli chodzi o przepisy ruchu drogowego, obligują do ogólnych przepisów, jakie są na danym odcinku drogi. Jeżeli prędkość jest, to motorniczcy mają się dostosować do prędkości. Nie, inaczej. Prędkość obowiązująca jest określona dla wszystkich uczestników ruchu. Chyba, że mamy wydzielone to torowisko, wtedy mamy indywidualne podejście prowadzących tramwaje. Tak w skrócie. Druga rzecz, są znaki, które określają motorniczym i nieprędkości na tym wspólnym odcinku. Kwestia tego, jakie są prędkości, to nie podejmuję ja decyzji. Nie podejmuje tego też zarząd Zakład Techniki, to mogę powiedzieć. To jest w przepisach MPK. I to, wydaje mi się, tutaj czekają rozmowy MPK i ZDiT”.

**Radny p. Kosma Nykiel;** „Czy my, jako Komisja Transportu, możemy zlecić opinię prawną w tej sprawie, aby rozwiązać ten węzeł gordyjski?”

**Biuro Inżyniera Miasta;** „ale to nie jest węzeł gordyjski”.

**Radny p. Kosma Nykiel;** „Ale czy, jako Komisja, możemy wnieść o taką opinię prawną?”

**Przewodniczący Komisji;** „Nie wiem, to to mogło być 2 czy 3 lata temu. Poruszyliśmy ten temat. Wtedy rzeczywiście dostałem dwie rozbieżne informacje w zależności od tego, kogo pytałem. Z mojego prywatnego śledztwa jest to rzeczywiście podejście MPK, ale podejście, które wynikało wprost ze stanowiska jednego ze związków zawodowych. I dlatego tak MPK patrzy. Po prostu część motorniczych ponoć się boi jeździć na tych wyższych prędkościach. Nie kryjemy, że są ludzie w różnym wieku, to jest męcząca jazda, także to też jest jakiś tam zrozumiały argument, ale tak, wydaje mi się, że powinniśmy przeprowadzić to śledztwo dogłębnie i może zakończyć. W przypadku części torowisk, bo tu nie mówimy, że nagle tramwaje wszędzie zaczną jeździć szybciej, ale powiedzmy na takiej Włókniarzy, na pewnych odcinkach jest to możliwe na trasie WZ. W przypadku Warszawy to jest praktyka

stosowana często na mostach, no bo to są długie, wyłączone i rzeczywiście tam tramwaje nawet jechałem konstałem przeszło 60 na godzinę po którymś z mostów, także można to robić i jak najbardziej myślę, że znajdziemy sposób, żeby zachęcać”.

**Radny p. Kosma Nykiel;** „ Jeśli chodzi o sygnalizację wzbudzaną, to jest myślę taki klucz, gdzie można zoptymalizować przejazd tramwaju, gdzie system wie, że tramwaj jest w danym miejscu, wykrywa go, czy za pomocą pętli indukcyjnych, niektóre miasta stosują również GPS-y i też z tego, co rozmawiam z motorniczymi i to samo obserwuję również jako pasażer MPK, to jest notoryczne sytuacje w naszym mieście, kiedy właśnie tramwaj czy przy Próchnika Więckowskiego, czy w szeregu innych lokalizacji, gdzie tramwaj dojeżdża do skrzyżowania i dosłownie na parę, czy kilka nawet kilkanaście sekund przed tym zmienia się światło i musi odstać tą minutę i kiedy zbierzemy kilka tych minutek po drodze, to opóźnienie i czas przejazdu jest dość znacząco wydłużony, a jeśli chodzi o komunikację, nazwijmy to pozostałą, to jest dużo mniejsza strata. Jeśli wydłużymy faktycznie, przynajmniej dla relacji oczywiście poprzecznych, jeśli wydłużymy ten cykl o kilka, kilkanaście sekund, jednak ten czas zaoszczędzony dla komunikacji miejskiej będzie znacząco większy. Wiem również w interpelacji mojej, którą Państwo bardzo ładnie odpowiedzieli, za co bardzo dziękuję, jest cały szereg usprawnień sygnalizacji prowadzonych w ostatnich latach i faktycznie to podtrzymanie jest, funkcjonuje w niektórych miejscach, w niektórych miejscach jest nawet bezwzględny priorytet, chociaż jest to bardzo rzadkie zjawisko, niemniej myślę, że bardzo doceniane przez motorniczych, co sam wiem, myślę, że przez pasażerów również. Jakie są szanse i jak Państwo widzą możliwość rozszerzenia tego systemu podtrzymania fazy w naszym mieście?”.

**Biuro Inżyniera Miasta;** „ Ja powiem tak, zgadzam się, że jest, też się przyglądam temu. Na ten moment nie powiem, co stało za przesłanką, że tak to wygląda. Nie powiem, że coś zrobili źle te poprzednicy, bo na pewno pracowało na tym mnóstwo ludzi, że to wygląda tak, a nie inaczej, więc nie powiem teraz. Tak jak już wcześniej mówiłem, chcemy wszystkie linie nie tak punktowo rzucać się po mieście, tylko +987 każdą linię po kolei przejechać. Myślę, że z tej całej analizy nie będzie to szybko, nie będzie to za pół, za miesiąc, za trzy, za dwa tylko pewnie to trochę potrwa. Musicie Państwo dać nam czas, żeby naprawdę się temu uczciwie przyjrzeć. Musimy być w stanie przeanalizować to, jeżeli będą to, to trzeba zmienić program, jak jest na danym skrzyżowaniu. Musimy po prostu to przeanalizować, przyjrzeć się temu. Jednym z elementów jest to, jak działają zwrótnice. Chcemy podłączyć zwrótnice, bo tutaj nie są podłączone systemy, czyli jak tramwaj nam przyjeżdża, to on nie wie, znaczy sygnalizacja nie wie, w którym kierunku ten tramwaj jedzie, więc to jest też jeden z elementów, który, mam nadzieję, nam przyspieszy kontrolowanie komunikacji. Tutaj bym mógł dużo opowiadać Państwu, jak działa sygnalizacja, że zgłasza nam się tramwaj zjeżdżający, z jakiegoś skrzyżowania mamy go na pętli i wtedy ten tramwaj wie, że za chwilę będzie w naszym skrzyżowaniu. Tylko mamy mało, które pokazują na skrzyżowaniach koordynacji, że przepuści, ale to ostatecznie mamy na Wąsach. Mamy też takie ciężkie zanalizowanie, jak mamy, powiedzmy, linię Kilińskiego, gdzie mamy, chcemy ją przyspieszyć, która dojeżdża do Piłsudskiego, gdzie mamy główny kręgosłup naszej komunikacji i te skrzyżowania, które dochodzą do ulicy Piłsudskiego na Kilińskiego, są w koordynacji z ulicą Piłsudskiego. To nie jest takie proste. Jeśli nie mamy do czynienia z tym takim układem naszym połączonym, to każde zadziałanie w jednym miejscu wpływa na to, co się stanie na innym, więc nie odpowiem teraz dokładnie, jak to będzie, kiedy, bo nie chcę Państwa okłamywać, a chciałbym, żeby to działało i funkcjonowało”

**Radny p. Kosma Nykiel;** „ Zastanawiam się, bo jakby bardzo się cieszę, że będzie takie podejście liniowe, jeśli chodzi o każdą z linii tramwajowych, natomiast też można podejść do problemu bardziej pod kątem ciągów komunikacyjnych, prawda, czyli na przykład bierzemy na tablec ulicę Dąbrowskiego i ulica Dąbrowskiego”.

**Biuro Inżyniera Miasta;** „ właśnie takie jest założenie, że jeśli pojedziemy po całej linii, to ten ciąg będzie załączony. Jeśli pojedziemy 11 to praktycznie robimy całą naszą trasę, bo pojedziemy potem WZ, czyli weźmiemy 10 na tapetę. Minie trochę czasu, mam nadzieję, że będą jakieś pozytywne”.

**Przedstawiciel Związków;** „ chciałbym wtrącić w sprawie tego, co mówi dyrektor Misiorny, tylko proszę wziąć pod uwagę małą rzecz, że mimo, że przykładowo 7 z 11 jadą po jednym ciągu komunikacyjnym na odcinku od Legionów do Czerwonej, to innym prawom podlega 7 i 11. Z uwagi na to, że 7 skręca z Legionów w prawo i od razu znajduje się w innym momencie, w innym miejscu, i w innej sytuacji znajduje się w stosunku do sygnalizacji średnich na skrzyżowaniu. Więc chciałbym to samo podkreślić, że przed przebudową ulicy Przybyszewskiego było tak na węźle Placu Reymonta, że tramwaj linii 11 oraz tramwaj linii 3 miał taki sam czas przejazdu, biorąc pod uwagę plac niepodległości Placu Reymonta, do przestanku przy ulicy Czerwonej, ale przez fakt, jak działała sygnalizacja średnia na skrzyżowaniu na Placu Reymonta i w którym momencie podjechał który tramwaj, to potem to się wszystko rozjeżdżało z rzeczywistością. Ja doskonale rozumiem ideę, jest super, jest fajna, podoba mi się to z perspektywy prowadzącego, tylko proszę też wziąć pod uwagę, że tramwaj pojawiający się na ciągu komunikacyjnym z innego kierunku nagle podlega innym prawom w stosunku do sygnalizacji średnich”.

**Biuro Inżyniera Miasta;** „ na danym ciągu komunikacyjny, który Pan Radek zauważył, wjeżdżają inne linie. Niektóre linie mają przyspieszenie oprócz linii, które mają priorytet. A tutaj, niestety, tramwaje tramwajowe nie omijają linii. To jest naprawdę wiele czynników, które wpływają na, czy to działa jak powinno”

**Radny p. Kosma Nykiel;** „ A jeśli chodzi o te zwrotnice, czy one wszystkie są w odpowiedniej, mówimy tu o standardzie technicznym?”

**Biuro Inżyniera Miasta;** „ Nie wszystkie. Te, co się da, właśnie czekamy na analizę z MPK. Chyba do 18-tego mieli nam MPK ma nam podesłać, które zwrotnice byśmy mogli po prostu już włączyć w system, a nad którymi musimy pracować, które wymagają inwestycji”.

**Radny p. Kosma Nykiel;** „ czyli jeszcze, jak będziemy wiedzieć, jaki jest stan, to będzie można zaplanować, na przykład, wymianę naprawę unowocześnienia?”

Biuro Inżyniera Miasta ; „ Tak, oczywiście”

**Radny p. Kosma Nykiel;** „ Cudownie. Mam nadzieję, że znajdą się na to środki. Moje kolejne pytanie to jest o usprawnienie przejazdu przez tak zwaną stajnię jednoroczną, gdzie z moich doświadczeń też, szczególnie tramwaje, które jeżdżą po ŁTR, czekają czasami po parę minut, żeby skręcić z Piotrkowskiej na stajnię i potem z tej stajni wyjechać. Zastanawiam się, jak możemy temu usprawnić ten system, szczególnie, że po budowie tunelu ruch samochodowy na Mickiewicza i na Kościuszki znacząco spadł. Czy jest jakaś możliwość, na przykład poprzez skracanie cykli, aby te tramwaje mogły mniej odstawać i przed stajnią i na stajni i przyspieszyć efektywnie?”

**Przewodniczący Komisji;** „ włączając się w ten wątek, miasto często używa sloganu, że stajnia jednoroczna to jest takie serce naszego transportu publicznego. Szczerze mówiąc, jako pasażer, który często z niej wykorzystamy, mam wrażenie, że to serce jest od samego początku w stanie takim trochę zawałowym, bowiem kilka minut Kosma powiedział delikatnie. Mam wrażenie, że żaden tramwaj nie jest w stanie przejechać przez stajnię, zwłaszcza jako w pozycji ŁTR-u, krócej niż pięć minut, co jest 1/6 czasów przejazdu na Radogoszcz. Stajnia także generuje na trasie WZ bardzo często problemy, że wyjeżdżają w stronę Widzewa tramwaje całymi stadami, po trzy tramwaje. To się później korkuje dalej przy Kilińskiego, bo tam częściej skręca. Także stajnia to jest układ kilku sygnalizacji, które są bardzo źle skoordynowane. To się po prostu zaczyna od Sienkiewicza, na której zawsze

tramwaje stoją i później wyjeżdżają, stoją na stajni, później stoją, żeby zjechać ze stajni. Więc jeśli nowy BIM chce zrobić takie wielkie otwarcie, to tak naprawdę rozwiązanie problemu stajni to jest od razu ściągnięcie kilku minut z połowy linii tramwajowych w Łodzi. A sama Warszawa swego czasu proponowała nawet Łodzi, że dla rozrywki by się zajęła tą stacją, bo to jest po prostu fenomen dla nich, jak to jest źle skoordynowane, a my zawsze powiedzieliśmy, że się nie da tego zrobić lepiej, bo faktycznie był taki okres, kiedy było jeszcze gorzej tam. Także zachęcam może do przyjrzenia się temu miejscu na sam początek”.

Biuro Inżyniera Miasta; „jest tam wiele do poprawy, ale jednym z elementów, ja jako uczestnik ruchu jestem związany z udziałem pieszych tramwajów. Tam jest i tak dobrze, że nie ma pełnej sygnalizacji, bo wszystkie grupy pieszych. Były wnioski pasażerów, że nie mogą zdążyć, żeby między innymi to, żeby pasażerowie mogli tam powiedzmy się dostać piesi też wpływa na komunikację”.

**Przewodniczący Komisji;** „jeśli będzie pan miał problem społeczny z tłumaczeniem tego, to będę pierwszy, który wyjdzie na konferencję i będzie mówił, że tramwaj ma odjeżdżać z przystanku punktualnie, a nie czekać na pasażera”.

**MPK;** „jestem kierowcą autobusu już od kilkunastu lat,. Mam bardzo duży kontakt też z kolegami motorniczymi na bieżąco. W tej komunikacji, jeżdżę już ponad 30 lat. Mam teraz do pana dyrektora takie pytanie. Jeżeli będziecie jeździli, tak jak zgłaszacie, w trasy tramwajowe, żeby tramwaje usprawnić, z tymi fazami świetlnymi, porozmawiamy tutaj o komunikacji. Czyli komunikację, ale też samą produkcję. Czy będziecie zwracali uwagę na to, żeby autobusów też nie blokować?”.

**Biuro Inżyniera Miasta;** „priorytetem będzie tramwaj. Jeżeli chcemy przyspieszyć, to niestety autobus porusza się na obu tych ciągach z samochodami, więc siłą rzeczy, no niestety, komunikacja autobusowa będzie. Nie da się pogodzić”.

MPK; „Ale przy okazji, jak już rozmawiamy, sygnalizacje świetlne, tramwajowe. Od paru lat po pewnych liniach tramwaje nie jeżdżą. Sygnalizacje na tramwaju się zaświecają. Po pierwsze, zużycie energii elektrycznej, która dla miasta generuje jakieś koszty. Po drugie, wstrzymuje ruch”.

**Biuro Inżyniera Miasta ;** „przyjrę się temu”.

**MPK;** „ Zapraszam na przykład ulicę Kilińskiego przy Dąbrowskiego na ul. Kilińskiego. Od paru lat nie jeździ tramwaj. Światło na bieżąco się zaświeca. I takich miejsc jest w naszym mieście wiele. Można tu wypisać listę. Może państwu się uda, jak akurat będziecie tworzyli te objazdy, zwrócić na to uwagę. Po prostu wyłączyć to. I w ramach tego biernego, takiego ślepego wpuszczania tam na tramwaj, który przyjedzie za parę lat, można przybliżyć cały piękny cykl”.

**Przewodniczący Komisji;** „ Podpowiem państwu takie moje prywatne doświadczenie, bo ja w zeszłym roku toczyłem wielką batalię z Biurem Inżyniera Miasta, by wyłączyć sygnalizację przy dworcu Łódź Kaliska. Chodzi o tą taką... pod wiaduktem przejazd, w którym ta sygnalizacja została wprowadzona, bowiem się nie mogły minąć autobusy. Tylko, że te autobusy tam już w ogóle nie jeździły od kilku lat, a sygnalizacja dalej się paliła. I to zajęło chyba BIM i ZDiT łącznie pół roku, żeby ją wprowadzić w tryb migający. A tak naprawdę kuszące bardzo było po prostu zerwanie przewodu, który był pociągnięty między nimi i rozwiązanie problemów z założeniem od ręki. No tak, że rzeczywiście może czasami te kruczki prawne są problematyczne i wiele przez te kruczki nam umyka takich nierzeczowych sytuacji. Dlatego wydaje mi się, że kontakt z motorniczymi jest bardzo ważny, bo oni codziennie je widzą. Poprosiłbym, jeśli są Państwo świadomi takich miejsc, gdzie ta

sygnalizacja rzeczywiście chodzi, a nie powinna, to także w tej korespondencji, którą liczę, że zostaniemy po tej komisji, żeby to także zostało wypunktowane”.

**Biuro Inżyniera Miasta;** „ Ja bym też poprosił taką listę”.

**Radny p. Kosma Nykiel;** „ temat transportu w Łodzi jest tak obszerny, że myślę, że z 3 dni wyjdziemy. Ale jeśli chodzi o ekspertów z Warszawy, z tramwajów warszawskich, którzy mają dość niesamowitą optymalizację w poruszaniu się tramwajów po mieście, która przyniosła wymierne korzyści finansowe, jeśli chodzi o oszczędność czasu. Czy kontaktowali się Państwo?”.

**Biuro Inżyniera Miasta;** „ Były tu jakieś rozmowy, ale ja osobiście nie uczestniczyłem, więc nie wypowiadam się w tym”.

**Przewodniczący Komisji;** „ może byśmy po prostu zrobili sobie wycieczkę do Warszawy? Oni są bardzo otwarci. Mogliśmy pojechać jako radni zainteresowani, jako urzędnicy. Ja mam bardzo pozytywne doświadczenia z Bydgoszczy też. Ja dzisiaj przeżywam to, co ja w Bydgoszczy zobaczyłem w grudniu. To jest też bardzo ciekawe miejsce do podróży. Bydgoszcz generalnie ma najszybsze tramwaje w Polsce. I to rzeczywiście czuć. Ma te same tramwaje na podobnej swojej klasie WZ. Jak liczymy im prędkość, wyszło 26 km na godzinę średnia. U nas, nie wiem, jaka jest na WZ, typ 18. To było czuć, do czego te PES-y są stworzone. Także myślę, że ten wątek, żebyśmy się przejechali do Warszawy może przedstawić jeden także motorniczych, radnych. Posłuchali, zobaczyli w doświadczeniach. Może byłoby coś do nauki. Ja jeszcze mam taki wątek do ZDIT-u w tej kwestii. A jak ZDIT ocenia forsowane w ostatnich latach ciągi autobusowo - tramwajowe? W kontekście wielkich przebudów ulicy Przybyszewskiego i Rydza, gdzie powstały takie wytwory. Tak od razu powiem, że jako codzienny użytkownik tramwajów na tych ciągach widzę, że absolutnie każdy przejazd tramwaju jest blokowany przez to, że wjeżdżają spóźnione autobusy i później tramwaj łapie opóźnienia w wyniku autobusów. Jak wy oceniacie taką taktykę jako ZDIT i czy takie wytwory będą powstały w przyszłości?”.

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca Dyrektora ZDiT;** „ Czy analizowaliśmy ostatnio linię 90? Przeszedł taki przykład, gdzie duża część tej trasy jest poprowadzona pasami autobusowo-tramwajowym jej, czyli mówimy już o ulicy Przybyszewskiego i o ciągu Śmigłego Rydza. Generalnie nie stwierdzamy tam opóźnień na przykład takich. Ta podróż idzie płynnie, nie ma jakichś zakłóceń. Natomiast nie powiem, że jest idealnie, bo dochodzimy zawsze do tego momentu, w którym jest skrzyżowanie Marszałków, gdzie trzeba się z tego pasa wyłączać albo włączać w niego. No i tutaj dochodzimy do problemów legislacji związanych z istnieniem sygnalizatorów autobusowych, które tak naprawdę wymagają zapalenia na wszystkich pozostałych wlotach skrzyżowania światła czerwonego. I w tego typu sytuacjach tak naprawdę zawsze będzie pojawiał się ten problem, dopóki nie dojdzie do zmiany przepisów. Także generalnie tak. Natomiast zasady obowiązujące na patach tak naprawdę powinny być zrównane dla autobusów i tramwajów. Nie może być w takiej sytuacji, że inna sygnalizacja działa inaczej działa sygnalizacja na tramwajach, gdzie tramwaj może skręcać w lewo na oddzielnej bazie, a autobus musi mieć zapalone zielone światło po prostu na wszystkich kierunkach. Także jest ok, natomiast problematyczne jest włączanie się i wyłączanie się z pasa autobusowo tramwajowego”.

**Biuro Inżyniera Miasta;** „ aby wprowadzić zwykły sygnalizator bus i to załatwi nam sprawę”.

**MPK;** „Ja tylko pozwolę sobie wtrącić, że trwają międzynarodowa praca nad zmianą konwencji wiedeńskiej o prawie ruchu drogowym i w Ministerstwie Infrastruktury jest odpowiednia komórka, która będzie pracować nad zmianą przepisów i także jest sama komórka, która tworzy nowe rozporządzenie o znakach i sygnałach drogowych, która je łączy”.



**Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz;** „choć z moich doświadczeń zauważył, że to tak zwykle jest, że się zrzuca na tego, co tam jest trochę nad nami zawsze, więc pewnie rząd będzie zrzucał na konwencję wiedeńską”. Myślę, że jakbyśmy wystosowali apel w sprawie torowisk tramwajowych, to by się odbiło w szerokim echem. Mówiąc wprost, ja cały czas będę cisnął, marudził i pisał interpelacje w sprawie tego, co się dzieje z 14, która jeździ na wydzielonym torowisku i jest notorycznie opóźniona. Każdy kurs po 4 minuty”

**MPK;** „ Jeśli chodzi tutaj o wspólny bas autobusowo-tramwajowy, myślę, że jest to chyba całkiem fajne rozwiązanie pod warunkiem, żeby może ZDIT wreszcie dopasowało tak rozkłady jazdy, żeby nie zbliżały się autobusy razem z tramwajami. Prosty przykład. Linia 14 i linia Z13 w rozkładzie sobotnim i niedzielным. Za każdym razem przy ulicy Przybyszewskiego w jednym czasie wjeżdża 14, która najpierw dostaje zielone światło, czyli ma szansę przed autobusem wjechać, chyba, że jest tam jakiś uprzejmy motorniczy i przepuści i później przy Piłsudskiego autobus Z13 stoi cały cykl świetny, bo najpierw jest światło na wprost dla pojazdów, dopiero jest światło lewoskręt dla tramwajów. Autobus stojący za tramwajem niestety musi poczekać, aż dostanie ten lewoskręt i cały ten później cykl, który mu przejechać na wprost. Także tutaj prośba do ZDIT-u, żeby zwrócić uwagę na to, żebyśmy nie zjeżdżali się z tymi tramwajami, gdyż podjadą nawet trzy pojazdy, wiadomo, że z tego trzeciego pojazdu ani na drugie pojazd pasażer się nie przysiadzie, więc jeżeli mamy jakąś średnią częstotliwość co 10 minut danych pojazdów, zrobmy, że 5 minut jest tramwaj, 5 minut jest autobus, gdy ten pasażer stoi na tym przystanku, jak mu ucieknie tramwaj lub autobus stoi tylko 5 minut, a nie kolejne 10. Taka sugestia i prośba do ZDIT-u, żeby opracować nad tym, przyjrzeć się temu problemowi, aczkolwiek na nie dokładnie te problemy były zgłaszane”.

**Radny p. Mateusz Walasek;** „ padło takie sformułowanie o pętłach indukcyjnych, padł przykład z Radogoszcza. Ja przynajmniej od chyba 18 lat żyję w przekonaniu, że pętla indukcyjne są na każdym skrzyżowaniu na ŁTR. Tak nam tłumaczono 18 lat temu, że przystanki są za skrzyżowaniami właśnie dlatego, że tramwajowi pętla indukcyjna wygrywa, że tramwaj jedzie i ona może przejechać, on może przejechać i wtedy jest to dobrane i przemyślane. I takie było to przedstawione, tak jak mówię, 18 lat temu. Czy ja dobrze rozumiem, że tak nie jest? Tak jest. Czyli pętla są na każdym skrzyżowaniu? Nie, bo usłyszałem od pana, przepraszam, że wskazany przykład tego Radogoszcza, jako coś, co jest wyjątkowego, ale może się do pana zrozumiałem, przepraszam”.

**MPK;** „Pętla indukcyjne, tak jak tutaj mówią panowie z urzędu, jak najbardziej są, ale ich funkcjonalność, to już w mojej ocenie, jako prowadzącego jest dyskusyjna, a najbardziej widoczny przykład ich poprawnego działania jest właśnie na tym skrzyżowaniu”.

**Radny p. Mateusz Walasek;** „ one są, ale są źle wysterowane. Mam jeszcze jedną taką uwagę, ona jest średnio związana może z tym tematem, ale tutaj mając takie zacne grono, ona jest związana z tramwajami i akurat taką moją obserwacją chciałem się podzielić. Ona bardziej dotyczy rozkładów niż sterowania ruchem, ale tak mnie akurat, to też tak usłyszałem akurat w czasie, to sprawa dotyczy linii specjalnych obsługiwanych starym taborem, szczególnie tych najstarszych, także to nie jest to powiedzmy na pojutrze, gdzie jest ta linia na Walentynki, ale w przypadku najstarszego taboru jest bardzo, znacznie dłuższy czas wymiany pasażerów i takie sytuacje miały miejsce na przykład w trakcie linii tych na WOŚP, gdzie tam ten najstarszy tabor i tam jest duży z tym problem i to jest raczej bardziej apel do ZDiT niż do inżyniera miasta, żeby to uwzględnić przy rozkładach, bo słyszałem głosy właśnie, że te rozkłady są bardzo napięte, bo one są robione pod nowe tramwaje, natomiast w sytuacji, mówię, przyjdą jakieś tam linie turystyczne, czy przyjdzie czas na przykład jakichś tam dni miasta, czy powiedzmy tego Festiwalu Światła i warto zwrócić na to uwagę, bo rzeczywiście tak jak były te dni na WOŚP, to wymiana w przypadku tych najstarszych tramwajów trwa znacznie dłużej. A to taka raczej prośba trochę na marginesie, przepraszam Pana Przewodniczącego, przy tej okazji mi się to tak nasunęło”.

**Radny p. Kosma Nykiel;** „ Ja bym tak podsumowując trochę, żeby nasze spotkanie zakończyły się jakimiś takimi konkluzjami, takimi action points. Ja rozumiem, że chcą Państwo rzeczywiście w BIM podejść bardzo kompleksowo do wszystkiego, natomiast czy jakieś takie kwestie poruszone w pismach, nazwijmy w dwóch ostatnich spotkaniach, prawda, tych październikowych motorniczych i kierowców autobusów, czy można uwzględnić i jaki priorytet? To będę bardzo wdzięczny. Myślę, że motorniczego również. Jaki jest mniej więcej horyzont czasowy, mówił Pan Dyrektor, że nie miesiąc, nie dwa, ale bardziej rok, dwa, dwanaście”.

**Biuro Inżyniera Miasta ;** „ciężko bym powiedzieć. Trzeci kwartał nie wcześniej”

**Radny p. Kosma Nykiel;** „ to szybko”.

**Zarząd Dróg i Transportu;** „to nie jest prosta rzecz. Na razie gromadzimy dane. Gromadzimy dane między innymi np. od MPK dotyczące sterowanych zwoznicami. Część skrzyżowań ma wybudowaną kanalizację teletechniczną, gdzie to jest kwestia tylko przeciągnięcia kabli od sterownika zwoznicy do sterownika sygnalizacji i stworzenia nowego programu sygnalizacji. To są rzeczy, które można zrobić dosyć szybko. Część lokalizacji jest np. tylko częściowo kanalizacją. Trzeba zacząć, tak powiem, kopać w ziemi, żeby udrażnić tą kanalizację i np. przejście 3 metry, 5 metrów do sterownika sygnalizacji. Mamy duże lokalizacje, gdzie w ogóle tej kanalizacji nie ma. Mówię tu o przykładzie zwoznic konkretnych. I tam wiadomo, że to będzie wymagało większej ilości czasu. Także myślę, że pierwsze efekty to rzeczywiście można powiedzieć w kwartałach. Natomiast tak, żeby systemowo do tego podejść, to jest to proces wieloletni. Odnośnie analizy będziemy przechodzić od linii do linii, na tej pierwszej linii i notabene nr 1 też widzimy pewne potrzeby w zakresie pozyskiwania danych. Bo jeżeli jesteśmy np. w stanie wyciągnąć dane dotyczące czasów przejazdu uśrednione, nie wiem, z jakiegoś okresu, to też są dane, które nas całkowicie satysfakcjonują. Bo wczoraj np. od spotkania, które mieliśmy, wynikała sprawa, że tramwaj się gdzieś zatrzymuje i ma czas przejazdu nie wiem, 2,5 minuty. A my chcemy pójść głębiej, chcemy poznać tak naprawdę sytuację, czy te 2,5 minuty to jest czas, bo on się rozkładowo trzyma, tak? Ale z tego, że się trzyma rozkładu, jak być może fajniej byłoby, gdyby to trwało 1,5 minuty. Tylko nie wiemy, ile np. trwa wymiana pasażerska przed światłami, czy to jest 15-20 sekund. Z informacji wiemy, że on stoi tam 1,5 minuty, tak? Więc odchodzimy już w taki poziom szczegółowości, że chcemy też wiedzieć, ile z tego czasu, który stoi np. przed światłami jest poświęcony na wymianę pasażerską, a ile to jest tak naprawdę czas pracy. Teraz przechodząc tak od każdej linii do każdej linii, no bo nie mamy narzędzi takich, żeby tu i teraz zidentyfikować, ile jest tego utraconego czasu też musimy porobić jakieś obserwacje i badania. Zajmuje to trochę czasu i myślę, że nie możemy tutaj mówić o miesiącach. Jako pierwsze efekty to będą 3-4 miesiące. Myślę, że trochę więcej”.

**Radny p. Kosma Nykiel;** jeśli to będą 4 kwartały, to i tak będzie szybko. Natomiast jeśli chodzi o całe takie systemowe podejście, czy też jako Komisja Transportu, czy moglibyśmy na którejs z posiedzeń kiedy już te prace będą bardziej zaawansowane, usłyszeć jak przebiega ten proces, z tego względu, że myślę, są tu radni bardzo zaangażowani, zainteresowani tematem”.

**Zarząd Dróg i Transportu;** „ myślę, że tak, natomiast to jeszcze trzeba sobie jasno odpowiedzieć, że my możemy w rozkładach jazdy zakładać sobie wszystkie założenia i najlepsze dane, jakie będziemy mieli, nawet jeśli to będziemy je z całego roku uśrednimy, weźmiemy najlepsze dane, to tak naprawdę dalej pozostaje czynnik nieprzewidywalny, czyli ten na przykład ruch samochodów na ulicy Kilińskiego. Wystarczy, bo wystarczy jeden samochód skręcający w lewo na ulicy Kilińskiego, żeby skutecznie zablokować tramwaj podczas jednego cyklu światła i tak naprawdę wtedy nam się sobie cały ten domek z kart, który będzie układany, który będzie układany, powiedzmy przy nowych rozkładach i przy

nowych układaniach, więc myślę, że tutaj wsparcie rady w zakresie decyzji dotyczących ruchu indywidualnego na ulicy Kilińskiego na pewno byłby wskazany i mile widziany.

**Biuro Inżyniera Miasta;** „To jest jeden z elementów, jak byśmy to rozpracowali. Byłoby całkowite wyeliminowanie indywidualnego ruchu z ulicy Kilińskiego”.

MPK; „przy okazji ulicy Kilińskiego pragnę zwrócić uwagę na wytrych w całym jej pięknym zakazie ruchu, mianowicie ulice Roztworowskiego i Miecznikowskiego, czyli okolice Nawrot i Kilińskiego. I pozwala to mieć legalny zakaz ruchu, przez co wszystkie dwunastki, osiemnastki, jedyнки, pięćdziesiąt dziewięć stoją przed światłami przed Piłsudskiego”.

**Zarząd Dróg i Transportu;** „ Idziemy w ten kierunku, żeby ten kawałek blachy pokrytej folią miały tak jakieś znaczenie”.

**Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz;** tam kiedyś Straż Miejska pod moją sugestią stała przez cały tydzień i wystawiła 230 mandatów, a byli tylko po dwie godziny dziennie”.

**Biuro Inżyniera Miasta;** „to trzeba do znakować”.

Zarząd Dróg i Transportu; „Proszę, nie rozmawiajmy dzisiaj o propozycjach rozwiązania. Chcemy zaproponować rozwiązanie, które będzie w sposób skuteczny”.

**Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz;** „ Mam tylko nadzieję, że może, bo zaczęliście od tej jedyнки, nie chcę tutaj umniejszać pasażerom jedyнки, zresztą, że po części to moi wyborcy. Ale też pamiętajmy o tym, że Kilińskiego nie jest najważniejszym ciągiem komunikacyjnym w mieście i to nie są najbardziej obciążone linie tramwajowe. Także mam nadzieję, że nie będziecie szli kolejnościowo. Dwójka już jest silna, ale powiedzmy tak, żeby to nie było tak, że będziemy się teraz zajmować Kilińskiego, kiedy jest wiele linii, które można realnie, sprawnie, dużo szybciej upłynnić, a przewożą więcej osób”.

**Radna p. Magdalena Gałkiewicz;** „ chciałam jeszcze dopytać, czy już jakiś harmonogram tutaj po tej analizie, jak do tego możecie podchodzić?”.

Biuro Inżyniera Miasta; „Wzięliśmy na tapetę jedyнкę, zwłaszcza, że tutaj jest właśnie między innymi ulica Kilińskiego, trzeba zobaczyć, jak to wygląda sukcesywnie. Bo to wiadomo, że każda linia ma inny problem, inny standard tego problemu. Tutaj głównym tak newralgicznym punktem jest między innymi cała trasa do ulicy Kilińskiego”.

MPK; „ To znaczy, poza tym, że jeden, dwa, trzy, cztery, pięć i tak po kolei, to nie umniejszamy pasażerom innych, ETR-ów, WZ-y i tak dalej. Na ulicach Kilińskiego obserwujemy po prostu bardzo duże opóźnienia. Naszym generalnie celem, to celowo jest po prostu zwiększenie prędkości średniej na całej sieci, więc ulica Kilińskiego i usprawnienie przejazdów ulicy Kilińskiego odbija się tak naprawdę na całym śródmieściu”

**Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz;** „myślę, że wrócimy z tematem tej wycieczki do Państwa. Związkę zachęcałbym do złożenia tych swoich propozycji co do zmian konkretnych na konkretnych liniach, plus wypunktowanie, gdzie widzicie te błędne wyświetlania na sygnalizatorach. Postaramy się tutaj zmobilizować Biuro Inżyniera Miasta do rozwiązania tych problemów. I się później może jakoś roboczo spotkać, jeśli to by wymagało. Zachęcalibyśmy do informowania nas jako radnych, jak będziecie już mieli jakieś efekty.

No bo to też jest troszkę coś innego, kiedy my wiemy, że coś jest robione i później nawet możemy Was tłumaczyć, a w sensie reklamować Waszą pracę przed mieszkańcami, że jednak nie robicie tego źle”.

**MPK;** „na zakończenie, troszeczkę zmieniając temat i tak nawiązać troszeczkę do Katona, chciałem bardzo prosić o pochylenie się nad potrzebą budowy trzeciej zajezdni tramwajowej w tym mieście. Bo już nam dwie zajezdnie nie wystarczają, a trzecia zajezdnia jest nam potrzebna”

**Przewodniczący Komisji;** „to jest ciekawy wątek, który w ogóle się zastanawiałem, czy nie powinniśmy przyjąć jako stanowisko, bo teraz jest stworzony plan ogólny dla miasta i z tego co wiem w planie ogólnym, póki co Miejska Pracownia Urbanistyczna nie wpadła na pomysł, żeby zarwać przestrzeń pod nowe zaplecze dla zajezdni tramwajowej, po drugie autobusowej, która wydaje się być konieczna, zwłaszcza z wizjami, jeśli mamy jakiś wodór i tak dalej i ogólnie raczej flota autobusowa się będzie rozrastać, jak i trzeciej, zupełnie przypadkowo to wymienię, z tego co wiem także Elka będzie potrzebowała”.

**Miejska Rada Seniorów;** „seniorzy mają prośbę do MPK, bo wiadomo, że linie tramwajowe, nie wszystkie są zmodernizowane, mają wyższy podesty. Tam, gdzie jeszcze jest stare podłoże niskie, żeby tam puszczać częściej tramwaje i autobusy niskopodłogowe, żeby to po prostu jakoś zmodernizować”.

**Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz;** „autobusy są wszystkie niskopodłogowe, a jeśli chodzi o tramwaje, ten temat często powraca, zwłaszcza w przypadku Teofilowa, bo to zresztą tam są takie głosy i tutaj można powiedzieć tylko tyle, że to wynika z ograniczeń technicznych tamtejszego torowiska. Co do pozostałych linii, z tego co wiem to już ZDiT wymusza to miksowanie, tutaj trochę było opór w MPK, żeby to robić, ale to akurat ZDiT kilka lat temu zaczął naciskać, także tego na ten moment po prostu nie przeskoczmy, ale Teofilów ma być przebudowywany”.

**Miejska Rada Seniorów;** „częste kursowanie tych niskopodłogowych”

Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz; „to powinno być o prostu mieszane, jeśli mamy nawet jakąś linię, na której jeżdżą konstale, żeby co drugi było niskopodłogowy, czy jak w przypadku Zgierza, co trzeci albo czwarty”.

**Miejska Rada Seniorów;** „Jak już ten temat tramwajów jest zakończony, ja chciałem jeszcze raz poruszyć problem, który miesiąc temu mniej więcej poruszałem, jeżeli chodzi o osoby niepełnosprawne o parkowanie samochodów. Wiem, że trudno teraz np. na ulicach, gdzie są te parkingi, wydzielić parkingi na niepełnosprawnych, bo to się wiąże z powiększeniem tego miejsca itd., ale mam sytuację, gdzie jeżdżę akurat po Polsce trochę, znam sytuację w innych miastach. Ostatnio byłem w Kaliszu i to mi się bardzo spodobało, że w parkomatach jest pozycja niepełnosprawna. Przyciska się dostaje bilet dla niepełnosprawnego, dostaje nas na normalnym parkingu, płacimy niekoniecznie na kopercie”.

**Zarząd Dróg i Transportu;** „opowiadając może, bo przecież płacić dla osób niepełnosprawnych obowiązuje abonament dla osoby niepełnosprawnej, który jest o wartości 0 zł, który jest ważny w trakcie wyłożenia z kartą parkingową dla osoby niepełnosprawnej”.

**Miejska Rada Seniorów ;** „nie wszystkie karty parkingowe wydane przez rzeczownika upoważniają do ustawiania na każdym jednym miejscu płatnych. Ja akurat taką mam”

**Zarząd Dróg i Transportu;** „karta parkingowa co do zasady nie pozwala na stanie, tylko karta parkingowa w połączeniu z abonamentem już tak”.

**Miejska Rada Seniorów;** „ w tej chwili na karcie parkingowej tak już mam, ale kiedy było, że trzeba było mieć dodatkową kartę parkingową. W innych miastach jest na przykład to, bo nawet teraz w telewizji podawali na programie informacyjnym, że każdy, kto ma kartę parkingową wydawaną przez rzecznika niepełnosprawnych, pierwszy dwie godziny ma bezpłatny, na każdym parkingu”

**Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz;** „z tego co zrozumiem dyrektora, to w Łodzi to funkcjonuje w taki sposób i wydaje się to nawet wygodniejszym rozwiązaniem, że po prostu raz w roku wystarczy się udać do ZDIT-u, zapłacić równo 0 zł i dostaje się bilet, który można wozić zawsze za szybą, nie trzeba w ogóle do parkometru podchodzić”.

**Ad. pkt. 5. Sprawy różne i wniesione.**

Spraw różnych i wniesionych nie zgłoszono.  
Na tym posiedzenie zakończone.

Protokół sporządziła:

Aneta Rabenda

**Przewodniczący Komisji**

**Marcin Hencz**