

**UCHWAŁA NR LXXIII/1953/18
RADY MIEJSKIEJ W ŁODZI
z dnia 4 lipca 2018 r.**

**w sprawie petycji dotyczących przywrócenia połączenia autobusowego
na dawnej trasie linii 85.**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2018 r. poz. 994 i poz. 1000), w związku z art. 9 ust. 2 oraz art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), Rada Miejska w Łodzi

uchwała, co następuje:

§ 1. Petycje dotyczące przywrócenia połączenia autobusowego na dawnej trasie linii 85 uznaje się za zasadne. Petycje są zasadne z przyczyn wskazanych w uzasadnieniu do przedmiotowej uchwały, które stanowi ich integralną część.

§ 2.1. Zobowiązuje się Przewodniczącego Rady Miejskiej w Łodzi do przekazania wnoszącym petycje niniejszej uchwały wraz z uzasadnieniem.

2. Zobowiązuje się Prezydenta Miasta Łodzi do poinformowania Przewodniczącego Rady Miejskiej w Łodzi o sposobie usunięcia przyczyn, które spowodowały zasadność petycji.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący

Rady Miejskiej w Łodzi



Tomasz KACPRZAK

Tomasz Kacprzak

Załącznik
do uchwały Nr LXXIII/1953/18
Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 4 lipca 2018 r.

UZASADNIENIE

W dniu 10 kwietnia 2018 r. wpłynęła do Rady Miejskiej w Łodzi petycja Komitetu Mieszkańców Osiedla Widzew Wschód reprezentowanego przez trzy osoby prywatne. Do petycji załączono: 4 442 podpisy osób ją popierających, pismo z wyrazami poparcia petycji przez Radę Osiedla Widzew Wschód, uchwałę Nr 131/43/18 Zarządu Osiedla Stary Widzew oraz pismo SP ZOZ Centralnego Szpitala Klinicznego UM w Łodzi - Ośrodka Pediatrycznego tj. szpitala przy ul. Spornej 36/50. Analogicznie wpłynęła petycja mieszkańców Bałut z załączonymi 677 podpisami. Obie petycje dotyczą tego samego tematu tj. postulatu przywrócenia połączenia autobusowego na dawnej trasie linii 85 lub zastąpienia jej dogodnym połączeniem innej linii były rozpatrywane łącznie i są razem przedmiotem niniejszej uchwały.

Mieszkańcy Widzewa Wschodu podnoszą w petycji następujące argumenty:

- funkcjonowanie linii 85 w przebiegu sprzed reformy siatki połączeń przez 40 lat i wygodę tego rozwiązania,
- wydłużenie po zmianie czasu przejazdu z osiedla do miejsc docelowych z 20 minut (w przypadku linii 85 sprzed reformy) często do ponad 40 minut, związany z tym koszt finansowy; jako przykładowe miejsca docelowe podano rondo Solidarności, cmentarz na Dołach, Akademię Sztuk Pięknych czy szpital dziecięcy przy ul. Spornej,
- niedogodności dla osób starszych związane z przesiadkami na rozległym skrzyżowaniu al. Piłsudskiego z al. Rydza-Śmigłego i skrzyżowaniu ul. Kopcińskiego z ul. Narutowicza.

Mieszkańcy Bałut podnoszą z kolei następujące argumenty:

- utrudniony w stosunku do poprzedniego rozwiązania dojazd na wschodnie tereny Łodzi, w szczególności Olechów-Janów,
- brak bezpośredniości połączenia, a dla mieszkańców okolic ul. Augustów nawet dwóch przesiadek i czasu oczekiwania przedłużających podróż nawet do 1,5 godziny,
- wydłużony często do ponad godziny czas przejazdu części podróży wynikający ze skierowania linii 64 okrężną drogą przez osiedle Sikawa i Stoki oraz obłożenia szczególnie w godzinach szczytu ul. Brzezińskiej i Niciarnianej,
- omijanie przez tę linię al. Piłsudskiego od ul. Niciarnianej do al. Rydza-Śmigłego oraz dworca Widzew.

Zarząd Dróg i Transportu w piśmie skierowanym do Doraźnej Komisji ds. Transportu Rady Miejskiej w Łodzi, które wpłynęło do UMŁ w dniu 25 czerwca 2018 r. wskazał brak możliwości realizacji postulatu przywrócenia poprzedniego przebiegu linii 85, a także utworzenia nowego połączenia na proponowanej trasie. Zarząd uargumentował odmowę brakiem 9 autobusów koniecznych do obsługi takiej linii, spotęgowanym dodatkowo zapotrzebowaniem na autobusową komunikację zastępczą dla wyłączonych na czas robót drogowych tras autobusowych. Podniósł także, że w latach 2011-2016 linia 85 wspierała połączenie kampusu UŁ z widzewskim dworcem kolejowym jako głównym dworcem w Łodzi i że wzmocnienie to nie jest już konieczne ze względu na przeniesienie części potoków pasażerskich w kierunku Łodzi Fabrycznej. Ewentualne zmiany mają być rozważane po przeprowadzeniu badań potoków pasażerskich.

Przedstawił także obecny sposób obsługi transportowej w zamian za dawne relacje linii 85 w postaci:

1. Linii 9AB z Olechowa, Janowa i Augustowa do Narutowicza i Uniwersytetu Łódzkiego;

2. Linii 64B skierowanej do pętli Widzew-Czajkowskiego, co zapewnia bezpośrednie połączenie okolic pętli ze stadionem Widzewa, szpitalem przy Czechosłowackiej, węzłem na Dołach, szpitalem Konopnickiej i dworcem Północnym;

3. Wydłużonej linii 80, zapewniającej dojazd z Widzewa-Wschodu do ul. Niciarnianej, „skrzyżowania marszałków” i centrum Miasta;

4. Zwiększeniem do 6 minut w szczycie częstotliwości linii 96 łączącej Widzew Wschód ze „skrzyżowaniem marszałków” i kampusem UŁ;

5. Wydłużeniem trasy linii 70 do Ronda Powstańców 1863 r., jako połączeniem Marysina i Dołów z kampusem UŁ i „skrzyżowaniem marszałków”, a Widzewa z ASP i Dołami;

6. W zakresie miejsc przesiadek ZDiT poinformował, że autobusy linii 70 i 96 mają wspólny przystanek Kopcińskiego-Piłsudskiego, a linie 64B i 80 zintegrowane przystanki przy stadionie i ul. Niciarnianej.

Odnosząc się do postulatów z petycji i wyjaśnień ZDiT należy brać pod uwagę, że:

- trudno stwierdzić wielkość zmniejszenia potoków pasażerskich na dworcu Łódź Widzew, skoro badania są dopiero prowadzone, a nadal staje na nim więcej pociągów niż na dworcu Łódź Fabryczna,

- zarówno linia 85 jak linia 9 w badaniach preferencji transportowych miały bardzo wysoką popularność; linia poruszała się też na al. Piłsudskiego z dużą prędkością, co dawało krótkie czasy przejazdu i wysoką atrakcyjność linii,

- nie można mówić o zastępowalności 85 przez linię 9, skoro przed reformą obie linie obsługiwały tę część Miasta z łączną częstotliwością większą niż obecnie ma pozostała linia 9,

- linia 9AB jeździ w częstotliwościach praktycznie takimi samymi jak przed reformą, trudno mówić o jej wzmocnieniu,

- linia 64 nie jest wartościową linią dla północnej części Widzewa Wschodu. Ma dwa warianty, tylko jeden z nich obsługuje Widzew mieszkaniowy, drugi kieruje się do Urzędu Skarbowego, co decyduje, że jest to rozwiązanie gorsze dla mieszkańców osiedla Widzew Wschód niż rozwiązanie sprzed reformy, gdy wszystkie kursy obsługiwały osiedle; do tego przejazd tą linią trwa bardzo długo ze względu na zator drogowy od ronda na Niciarnianej do al. Piłsudskiego.

- linia 70, która daje możliwość przesiadki na tramwaj linii 9 mimo takiego samego taktu (co 12 minut) w godzinach szczytu wymaga oczekiwania na przesiadkę 6 minut, co znacząco wydłuża czas podróży; skrzyżowanie ul. Narutowicza z ul. Kopcińskiego oraz al. Rydza-Śmigłego z al. Piłsudskiego nie mogą być traktowane jako wygodne węzły przesiadkowe w kierunku Widzewa ze względu na odsunięcie przystanków autobusowych na południe (95 m i ok. 200 m) oraz długi czas oczekiwania na sygnał zielony dla pieszych; przystanki na wiadukcie w ciągu ul. Kopcińskiego nie spełniają warunków węzła przesiadkowego ze względu na niedostępność dla osób z niepełnosprawnością ruchową.

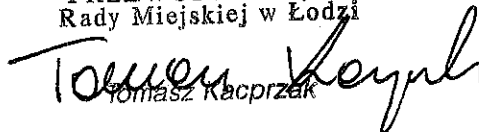
- linia 80 i 96 i ich miejsca przesiadek na linie 64B i 70 nie powinny być w ogóle przedmiotem rozważań, ponieważ 80 i 96 jako bardzo odległe od północnej części osiedla Widzew Wschód w ogóle nie mogą być traktowane jako ich obsługa. Skorzystanie z nich wymaga od osób mieszkających na północy osiedla Widzew Wschód przejścia do przystanku nawet 1,5 km między blokami.

Istnieje kilka możliwości poprawy sytuacji także w przypadku niemożności przywrócenia linii 85 w całym postulowanym przebiegu, co byłoby oczywiście najkorzystniejsze. 85 jest obecnie linią nieefektywną ze względu na częstotliwość, co 40 minut; na dworzec Łódź Fabryczna jeździ dużo innych linii, istnieje możliwość skierowania jej od Ronda Solidarności co 12 minut na Widzew starą trasą. Istnieje też możliwość skorygowania trasy linii 60 w sposób poprawiający znacząco warunki przesiadki mieszkańcom Widzewa Wschodu - zamiast wytwarzać sztuczną pętlę o długości ok. 2,1 km zastępującą czasowo pętlę Wydawnicza skierować autobusy prosto ul. Kopcińskiego ze skretem w Piłsudskiego aż do pętli przy stadionie Widzewa (długość 1,95 km). Wymagałoby to jedynie budowy węzła sanitarnego dla kierowców, a dałoby pasażerom dwa miejsca przesiadki drzwi w drzwi.

Reasumując należy uznać, że dla części mieszkańców dwóch dużych osiedli mieszkaniowych reforma siatki połączeń spowodowała pogorszenie oferty transportu zbiorowego pomiędzy osiedlami oraz do ważnych punktów docelowych m.in. przez niezapewnienie wygodnych węzłów przesiadkowych oraz wydłużenie czasu podróży.

W związku z powyższym obie petycje Rada Miejska w Łodzi uznaje za zasadne i postuluje wypracowanie bezzwłocznie rozwiązania poprawiającego sytuację transportową części osiedla Widzew Wschód i Bałut. Wprowadzone zmiany nie powinny odbywać się kosztem linii cieszących się popularnością.

PRZEWODNICZACY
Rady Miejskiej w Łodzi


Tomasz Kacprzak