

Radna Rady Miejskiej w Łodzi

Prezydent Miasta Łodzi
Pani Hanna Zdanowska

**Interpelacja kolejna w sprawie priorytetu dla pojazdów
transportu zbiorowego w systemie sterowania ruchem**

Smieszna Pani Prezydent!

W nowoczesnych systemach sterowania ruchem, finansowanych ze środków Unii Europejskiej dąży się do nadania bezwzględnego priorytetu pojazdom transportu zbiorowego i skrócenia czasu podróży osób z niego korzystających. Tylko takie rozwiązanie to realne usprawnienie funkcjonowania transportu. Że jest to możliwe i realne pokazuje system zamówiony przez warszawski ratusz. Tymczasem podczas omawiania zamówionego systemu słyszymy jedynie o priorytecie częściowym, udroźniającym przejazd wyłącznie pojazdom opóźnionym w stosunku do rozkładu, co daje pole do manipulacji wskaźnikami.

Proszę więc o udzielenie odpowiedzi na nast. pytania:

1. Czy w ostatnich latach szacowano straty miejskiego przewoźnika, wynikające z braku bezwzględnego priorytetu dla pojazdów, przewożących pasażerów? Jakie były wyniki tych szacunków? Jakie kwoty musimy przeznaczyć na ich zrekompensowanie?

2. Czy od 2001 r. dochodziło do wydłużania rozkładowych czasów przejazdu tak, że dostosowywano je do czasu stania w korkach, zamiast eliminować przestoje, co często zgłaszają łodzianie?

3. O ile skróci się czas przejazdu tramwajów na poszczególnych liniach? Czy w ogóle się skróci? Jak to się ma do czasów przejazdu z 2001 roku, kiedy tramwaje jeździły szybciej mimo braku OSSR? Logika wskazywałaby, że zadowolający efekt osiągniemy dopiero skracając czas do wartości niższych niż w 2001 r.

4. Czy zielone dla tramwajów będzie zapalać się automatycznie, razem z zielonym dla samochodów, czy, jak to się często zdarza obecnie, dopiero po wykryciu pojazdu przez system/klepieniu przez pieszego w przycisk?

5. Czy jednym ze wskaźników realizacji celu inwestycji będzie podniesienie prędkości handlowej pojazdów na poszczególnych trasach lub skrócenie czasów przejazdu na poszczególnych trasach?

6. Czy rozmieszczenie pętli indukcyjnych/oprogramowanie systemu GPS zostało jednak zamówione pod kątem osiągnięcia stanu, jaki przy takich systemach uznaje się za docelowy tj. tramwaje stoją na trasie wyłącznie wtedy, kiedy odbywa się wymiana pasażerów na przystankach?

7. Czy planuje się wytyczenie w zw. z wprowadzeniem OSSR nowych buspasów, gdzie i o jakiej długości?

8. Jeśli nie przewiduje się skrócenia czasu przejazdu tramwajów i autobusów, osiągnięcia podniesienia ich prędkości handlowej, to jaki zysk z systemu będzie miał pasażer transportu zbiorowego? I czemu zdecydowaliśmy się na tak ułomne rozwiązanie?

9. Czy system sterowania będzie posiadał możliwość włączania światła czerwonego dla pojazdów przekraczających prędkość lub ustawienia świateł tak, by jazda z prędkością wyższą niż dozwolona była bezcelowa?

10. Czy przewiduje się używanie systemu do upłynnienia ruchu pojazdów indywidualnych na ciągach, na których nie kolidują one z transportem publicznym? Jeśli tak, to w jaki sposób uzasadnione będzie sfinansowanie tych lokalizacji elementów systemu w ramach projektu z dofinansowaniem zewnętrznym?

*Z poważaniem
M. Nowicki Jancula*