

Pan Jerzy Kropiwnicki  
Prezydent Miasta Łodzi

Interpelacja



Jedynym sposobem na zmniejszenie liczby samochodów w mieście jest zachęcenie ich pasażerów do skorzystania z transportu zbiorowego. Dotyczy to oczywiście podróży wewnątrz miasta / aglomeracji - obszaru, który jest obsługiwany przez transport zbiorowy (problem ruchu tranzytowego, zarówno pasażerskiego jak i towarowego świadomie pomijam). Aby podróżujący samochodem skorzystał z komunikacji miejskiej (lub korzystający z komunikacji miejskiej nie chciał z niej zrezygnować) muszą być spełnione dwa warunki. Warunkiem koniecznym jest to, iż musi istnieć połączenie. Drugim warunkiem jest szeroko rozumiana atrakcyjność transportu zbiorowego, pod którym to pojęciem rozumiem:

- akceptowalny czas jazdy
- punktualność
- rozsądne ceny biletów
- dużą częstotliwość kursowania pojazdów / dużą liczbę oferowanych połączeń
- bezpośredniość połączeń w najważniejszych relacjach
- bezpieczeństwo, komfort podróży, dostępność informacji itp.

1 stycznia 2001 wprowadzono zreformowany system linii tramwajowych. Zmniejszono liczbę linii z 23 do 15, zwiększając częstotliwość kursowania tramwajów, wydłużając godziny szczytu komunikacyjnego. System linii tramwajowych stał się systemem przesiadkowym, kosztem mniejszej liczby bezpośrednich połączeń. Ponieważ tramwaje po każdej linii kursowały co kilka minut, przesiadka nie wydłużała znacząco podróży.

Główne założenie dotyczące częstotliwości:

- minimalna częstotliwość kursowania linii - co 10 minut w godzinach szczytu.

Poza tym:

- A) linie 2,3,6,8,10,12 - linie magistralnymi kursującymi z częstotliwością co 7-8 minut przez większość dnia (rano i wieczorem - dwa razy rzadziej).
- B) linie 9,13 są liniami magistralnymi kursującymi co 10 minut przez większość dnia (rano i wieczorem - dwa razy rzadziej).
- C) linie 1,4,5,7 kursują z częstotliwością linii 9 i 13, jednak występuje przerwa między



szczytem porannym a popołudniowym - z dwa razy rzadszą częstotliwością kursów). Początkowo do grupy A) zaliczały się też linie 14 i 15. Jednakże szybko przekwalifikowano 14-kę do grupy B, natomiast linia 15 zaczęła kursować co 6 minut przez większość dnia, oraz co 12 rano i wieczorem.

Poniżej podaję wielkość ruchu tramwajowego na głównych ciągach z tramwajami (rok 2001):

Aleksandrowska - 28 poc. /h  
Kilińskiego - 18 poc. / h  
Kopcińskiego (Narutowicza - Piłsudskiego) - 18 poc. / h  
Mickiewicza - 22 poc. / h  
Narutowicza - 26 poc. / h  
Pabianicka (wraz z linią 41) - 11 poc. / h  
Piotrkowska / Kościuszki /Zachodnia - 32 poc. / h  
Politechniki (jeszcze bez 46) - 10 poc. / h  
Pomorska (wraz z liniami 43 i 43bis) - 14 poc. /h  
Przybyszewskiego - 8 poc. / h  
Zielona (od Gdańskiej do Włókniarzy) - 12 poc. /h  
Zgierska (wraz z liniami 45 i 46 - rok 2001) - 24 poc. / h.

W wyniku zmiany podstawowego układu linii związanej z uruchomieniem ŁTR na połowie linii magistralnych zmniejszono liczbę pociągów o 2 na godzinę ! Co prawda utworzono nową linię 16/16A, ale obsługuje ona oś północ - południe. W dniu dzisiejszym podział linii wg wyszczególnionych przeze mnie grup A, B, C wygląda następująco:

A) 8,10,12  
B) 2,3,6,8,9,11,13,15,16/16A,46/46A  
C) 4,5  
Dwie linie kursują z częstotliwością tylko co 15 minut (grupa D).  
D) 1,7

Na poszczególnych ciągach komunikacyjnych sytuacja wygląda następująco:

Aleksandrowska - 26 poc. /h, spadek o 2  
Kilińskiego - 16 poc. / h, spadek o 2  
Kopcińskiego (Narutowicza - Piłsudskiego) - 16 poc. / h, spadek o 2  
Mickiewicza - 22 poc. / h - bez zmian  
Narutowicza - 26 poc. / h - spadek o 2  
Pabianicka - 12 poc. / h - wzrost o 1, bez zmian w porównaniu z r 2006., za to spadek o 13 poc. / h w porównaniu z rokiem 1995.  
Piotrkowska / Kościuszki /Zachodnia - 30 poc. / h, spadek o 2, a jest to trasa ŁTR  
Politechniki (jeszcze bez 46) - 12 poc. / h wzrost o 2, ale spadek o 5 w porównaniu do roku 1995.  
Pomorska (wraz z liniami 43 i 43bis) - 9 poc. /h spadek o 5  
Przybyszewskiego - 8 poc. / h - spadek o 2  
Zielona (od Gdańskiej do Włókniarzy) - 12 poc. /h - b.z.  
Zgierska (wraz z liniami 45 i 46 - rok 2001) - 24 poc. / h. - b.z.



### **W efekcie mamy:**

- Spadek liczby tramwajów, pozornie niewielki.

Jednak dla linii 2,3,6,11 oznacza to spadek liczby miejsc w tramwajach o **25 %**, natomiast dla linii 1 i 7 aż o **33%**. Szczególnie pogorszyła się obsługa odcinków obsługiwanych przez jedną linią (ul. Przybyszewskiego, Chojny, Koziny).

- Nie zwiększono liczby bezpośrednich połączeń tramwajowych (nowa linia 16 łączy ul. Paderewskiego z centrum, ale jest to wstawka za linię 57, która kursowała co 6 minut).

- Zmniejszyła się częstotliwość kursowania linii co wydłuża czas potrzebny na realizację przesiadki jest większy.

- Większy czas na przesiadkę => Wyższa opłata za bilet

- Ogólnie dłuższe oczekiwanie na tramwaj (nawet dla bezpośredniej podróży)

- Większe zapełnienie pojazdów (już nie tłok, lecz ścisk) powodujący czasami konieczność oczekiwania na następny pojazd.

Efekty te są sprzeczne ze wszystkimi sześcioma punktami wymienionymi przeze mnie na początku (atrakcyjność komunikacji miejskiej). Zamiast zachęcić pasażerów może to tylko zniechęcić. Czy jeszcze bardziej zatłoczony tramwaj, na który trzeba czekać dłużej, i więcej za niego zapłacić, w dodatku jadąc w dużym ścisku, może zachęcać i przyczynić się do odkorkowania miasta ?

Paradoksalnie wydaje się to być wynikiem otwarcia ŁTR (w zasadzie poczynania ZDiT sprawiły, że są tym wynikiem). Paradoksalnie linia północ-południe ma mniejszą zdolność przewozową i dłuższy czas przejazdu. Proszę ustosunkowanie się do wszystkich poruszonych problemów i informację jak Pan chce zachęcić pasażerów do skorzystania z transportu zbiorowego.

Z poważaniem  
Krzysztof Jankowski