

1. Linia 14 w dni robocze na Bratysławską. Powinna kursować na Wyszyńskiego we wszystkie dni tygodnia. UMŁ tłumaczy się, że 25 tramwajów na godzinę na krańcówce z trzema torami to za dużo. W roku 2001 na Retkinię kursowały 24 tramwaje na godzinę (3 linie po 8 kursów), a krańcówka Wyszyńskiego była dwutorowa, a tramwaje bez problemu się na niej mieściły.

Efekt będzie taki, że w dni robocze linia 10 będzie nadal strasznie przepełniona, a linia 14 jadąca na w dni robocze na Bratysławską będzie pustoszała na Bandurskiego/Dworzec Łódź Kaliska, a dalej będą jechali tylko mieszkańcy Karolewa.

2. Linie 69, 98, 99 nie będą kursowały na Nowy Józefów, a zastąpią je linie zmianowe G1, G2, G3 z ruszające dopiero z Wyszyńskiego gdzie będzie trzeba dojechać 10. Obecnie można jechać sobie przez całe miasto autobusem 69 lub 99 bez przesiadek.

Automatycznie spowoduje to jeszcze większy tłok w tramwajach 10 do których już teraz trudno wsiąść. Dlatego też linia 14 powinna kursować na Wyszyńskiego we wszystkie dni tygodnia (zgodnie z punktem 1).

3. Linie 4, 7 oraz 16 co 24 minuty w dni robocze to stanowczo za mało. Tramwaj w mieście ma sens jak jeździ często (minimum co 12 minut) jak jeździ rzadziej to nie opłaca się na niego czekać. Zbyt rzadkie kursowanie linii 7 spowoduje nieregularne odstępy między kursami na Kościuszki. Linia 16 kursująca tak rzadko nie będzie dobrze wspierała linii 8, która obecnie jest wspierana przez linię 14. Obecnie linie 8 i 14 mają razem 10 kursów na godzinę w szczycie, a będą miały 7,5 kursu. Linia 8 jest zawsze mocno zatłoczona więc zmniejszenie ilości kursów na ciągu którym kursuje spowoduje jeszcze większy tłok.

4. Marnowanie środków na komunikację miejską poprzez puszczenie 46 na Stoki. Na Stokach bez problemu do tej pory wystarcza linia 12.

46 powinno kursować do Telefonicznej, lub na inną pętlę w Łodzi. Jeżeli przepustowość krańcówki na to nie pozwala to linia 46 powinna zawracać przez zajezdnię Telefoniczna, a nie kursować na Stoki gdzie będzie miała frekwencję 10 osób na wagon mieszczący 150 osób.

5. Następnym przykładem na marnotrawienie środków publicznych jest rozbitcie linii 10 na 10A i na 10B.

Z nowej trasy na Olechów (obecnie 15 tramwajów na godzinę) zabiera się kursy co spowoduje, że tramwaj będzie kursował w szczycie z częstotliwością 10 kursów na godzinę. Po co w takim razie była budowana nowa trasa za wielkie pieniądze, kiedy nie będzie się z niej korzystało w pełni

możliwości? Ponadto linie 90 i 91 zostaną skrócone do Janowa, a pasażerowie będą zmuszeni do przesiadki na rzadziej kursującą 10. Obecnie autobusy 90 i 91 dojeżdżają do Rokicińskiej gdzie jest przesiadka na 3, 8, 9, 10 i wiele linii autobusowych

6. Bezsensowna propozycja "przesiadki gwarantowanej" w Łagiewnikach i rozbitcie linii 51 na linie 51, 61, 67.

O ile jeszcze w miarę logicznym wydaje się przesiadka gwarantowana na trasie Łódź - Skotniki ze względów ekonomicznych (na odcinku łódzkim jazda dużym autobusem, po przesiadce jazda busem) to do Zgierza ze względu na ilość pasażerów i tak musi jechać duży autobus (12 metrowy krótki, albo 18 metrowy przegubowy).

Dlatego przesiadka na trasie Łódź - Zgierz jest bez sensu, a na trasie Łódź - Skotniki ma sens, bo na odcinku do Skotnik jest mała frekwencja i może jechać tam tańszy dla budżetu miasta mikrobus.

Dodatkowo znając obecną punktualność łódzkiego MPK na pewno będą opóźnienia na jednej lub drugiej trasie, autobusy będą uciekały przed sobą co spowoduje, że mieszkańcy Zgierza będą musieli stać pół godziny w lesie i czekać na następny autobus.

7. Linia 56 ma mieć nową trasę Karpacka-PTAK. Obok jest napisane, że kursuje wg potrzeb gminy Rzgów.

Obecnie autobusy do Ptaka kursują kilka razy dziennie (linia 70 bez literki), a autobusy 70B przez Starową Górę co 30-40 minut.

Obawiam się, że z kilkudziesięciu kursów dziennie na Chojny mieszkańcy Starowej Góry będą mieli do dyspozycji tylko kilka kursów dziennie, co zdecydowanie nie będzie odpowiadało potrzebom.

8) Linia 64 powinna kursować do skrzyżowania Zachodnia/Limanowskiego lub wręcz do zajezdni Limanowskiego przez Bałucki Rynek. Trasa na Bałucki Rynek jest zbyt krótka, powoduje brak możliwości przesiadki na tramwaje na Zachodniej.

9) Linia 65 powinna być wydłużona do Rembilińskiego, żeby dowieźć studentów na PŁ. Krańcówka przy WAM nie daje takiej możliwości oraz nie wykorzystuje w pełni swoich możliwości, ze względu na znikomy odsetek pacjentów szpitala w kurach MPK.

10) Linie 84/84A i 89 przez skrócenie linii 84/84A do Rojnej nie będą skomunikowane, a powinna być między nimi przesiadka w celu dojazdu z Aleksandrowa do Teofilowa Przemysłowego.

11) Przesiadka na IKEI z 68 na 95 powinna być gwarantowana, bo inaczej skrócenie 68 się nie sprawdzi. Skrócenie trasy linii 68 jest dobre dla trasy Retkinia-IKEA, ale złe dla trasy Retkinia-Ruda i dalej w stronę Chojen i CZMP, a MPK powinno przede wszystkim dbać o interesy mieszkańców a nie centrów handlowych.

12) Linia 97 - Przystankiem granicznym dla stref na linii 97 powinien być przystanek Słowiańska/Szczecińska (Antoniew).

Obecnie jest to przystanek Podchorążych/Szczecińska co uniemożliwia mieszkańcom Łodzi dojazd na skrzyżowanie Szczecińska/Rąbieńska na łódzkim bilecie do czego moim zdaniem mają pełne prawo.

Dochodzi do takiego absurdu, że pasażer mieszkający przy skrzyżowaniu Szczecińska/Rąbieńska musi kupować bilet podmiejski przez to, że przystanek znajduje się 10 metrów za granicą miasta, a przystanek graniczny jest jeszcze na terenie miasta jakiś kilometr wcześniej na ulicy Podchorążych. Należy dorobić przystanki autobusowe Konstantynowska/Unii Lubelskiej i Konstantynowska/ZOO w kierunku Aleksandrowa, ponieważ obecny autobus 74, a przyszły 97 nie ma tam przystanków i jedzie 2 kilometry bez żadnego zatrzymania omijając obiekty użyteczności publicznej (Fala, ZOO, park).

13) Linia 70 będzie kursować ze znacznie mniejszą częstotliwością, co odbije się na tłoku w autobusach i pasażerowie będą musieli jeździć "na dachu". Obecnie autobus kursuje co 7,5 minuty przepełniony, a ma kursować co 12 minut i to na dłuższej trasie (zamiast na Fabryczny będzie kursował na rondo Powstańców). Ta linia powinna kursować co 6 minut tak jak linia 96.

14) Niepokoją plany skracania linii 59 i 73.

Obecnie linia 59 dowozi pasażerów na plac Wolności z Radogoszcza Wschodu, a linia 73 ma w pierwszym etapie reformy dowozić na plac Wolności pasażerów z Radogoszcza Zachodu.

W drugim etapie reformy linie zostaną poważnie skrócone, jednak bez podania dokąd konkretnie.

Dzięki temu autobusy mają kursować niby częściej (brak konkretnej informacji co to znaczy częściej), ale i tak zdążą pouciekać pasażerom, bo przejście z przystanku tramwajowego na autobusowy potrafi zająć 5 minut z powodu oczekiwania na światłach, jeśli nie są one połączone. Jeżeli autobusy będą skrócone do zakładanego skrzyżowania Zgierska/Julianowska to wzrośnie liczba wypadków drogowych z powodu przebiegania pieszych na czerwonym świetle.

Dlatego uważam, że linie 59 i 73 powinny kursować do placu Wolności do czasu wybudowania na Radogoszczu bezpiecznego i wygodnego węzła przesiadkowego na którym będzie przesiadka w

obrębie jednego peronu bez przechodzenia przez jezdnię.

15) Proponowana linia 79 ma zbyt małą częstotliwość. Powinna kursować co 12 minut

16) Rozbijanie 96 na dwa warianty na Teofilowie (jeden przez Traktorową i Aleksandrowską, a drugi przez Bielicową i Łanową) nie ma większego sensu.

Dlatego linia 87 powinna zostać przedłużona o odcinek ROJNA- Rojna – Rydzowa – Lniana – Grabieniec – Traktorowa – Łanowa – Bielicowa – Aleksandrowska – Woronicza – Wielkopolska – Inowrocławska – Żubardzka – Włókniarzy – Drewnowska i dalej podaną w komunikacie trasą z częstotliwością 12 minut zamiast proponowanych 24 minut.

Pozwoli to na uniknięcie chaosu na linii 96.

17) Linie nocne. Plusem jest przywrócenie częstotliwości co pół godziny jednakże niepotrzebnie skracają linie nocne N3, N4, N6 oraz N1

Linia N3 powinna kursować na Szczecińską zgodnie z zapotrzebowaniem zgłaszanym przez znajdujące się na Teofilowie Przemysłowym zakłady.

Linia N4 powinna kursować do Nowosolnej co godzinę, pozostałe kursy na skróconej trasie do Stoki Skalna. Docelowo jeden lub dwa kursy na noc powinny kursować do Brzezin (swoje eNki ma Aleksandrów, Zgierz (linia 46), Pabianice oraz Konstantynów, czas na podłączenie wschodniej części)

Linia N6 powinna kursować do krańcówki tramwajowej Warszawska co godzinę, pozostałe kursy na skróconej trasie do ronda Powstańców 1863.

Linia N1 powinna kursować co godzinę do Andrespola.

18) Zmuszanie ludzi do przesiadki na tramwaje to zły pomysł z powodu:

- tramwaj jedzie znacznie dłużej niż autobus, bo tramwaj ma krzywe szyny
- tramwaj jest prawie zawsze wysokopodłogowy (jest bardzo mało tramwajów niskopodłogowych może 10% taboru), a autobusy są w 90% niskopodłogowe - poważne utrudnienie dla osób starszych i niepełnosprawnych
- w tramwajach jest bardzo zimno, ponieważ są to bardzo stare wagony ze słabym ogrzewaniem, dziurami w drzwiach, a motorniczowie tramwajów najczęściej otwierają wszystkie drzwi mimo, że są zamontowane przyciski do otwierania drzwi przez pasażera
- motorniczowie zachowują się niebezpiecznie, otwierają drzwi przed zatrzymaniem pojazdu na przystanku, brak blokad w tramwajach uniemożliwiających takie zachowanie (dla odmiany w autobusach są blokady)

- motorniczowie zamykają drzwi nagle bez ostrzeżenia pasażerów sygnałem ostrzegawczym (w większości tramwajów sygnał ostrzegawczy jest uruchamiany przez motorniczego, dla odmiany w autobusach uruchamia się on automatycznie przed zamknięciem drzwi)

- tramwaje ze względu na podeszły wiek i zaniedbanie, oraz złą infrastrukturę są bardziej awaryjne niż autobusy.

- przez brak wydzielenia torowisk w kluczowych miejscach (np. Pomorska przed rondem Solidarności, Franciszkańska/Północna, Wojska Polskiego/Franciszkańska, Zachodnia/Limanowskiego, Kilińskiego/Piłsudskiego w kierunku północnym, Rzgowska/Paderewskiego) tramwaje kursują bardzo niepunktualnie. Wydzielenie torowisk w tych miejscach nie spowodowałoby utrudnień dla samochodów.

Najpierw powinniśmy zadbać o lepszą jakość tramwajów oraz o ich punktualność i bezawaryjność, a dopiero później tworzyć programy przesiadkowe.

#### 19) Stan techniczny autobusów.

Jeżeli chodzi o stan techniczny autobusów to jest on niezadowolający jeżeli chodzi o mikrobusy.

Jedynym typem mikrobusu jakim dysponuje MPK są pojazdy Jelcz Vero rocznik 2006. Mają 11 lat i są już bardzo zużyte i awaryjne.

MPK posiada 17 sztuk tego typu pojazdów.

Reforma zakłada wprowadzanie autobusów na wąskie ulice (np. Zbarska), ale tabor tego typu jest bardzo awaryjny i jest często zastępowany przez duże pojazdy nawet przegubowe.

Uważam, że MPK posiada za mało małych autobusów i przed wprowadzeniem reformy powinno wprowadzić do swojego taboru nowe małe pojazdy o długości do 9 metrów np. Solaris Urbino 8,9LE, Autosan SanCity 9LE, Ursus/AMZ CitySmile 8,5LE.

Ponadto MPK posiada bardzo dużo (około 30) zużytych autobusów 12 metrowych typu Volvo 7000. Mają one około 15 lat i są bardzo zużyte i przez ich awarie wypada bardzo wiele kursów.

#### 20) Głupie przepisy obowiązujące w komunikacji miejskiej w Łodzi.

Zgodnie z przepisami obowiązującymi w komunikacji miejskiej w Łodzi kierujący autobusem ma obowiązek zatrzymać się na każdym przystanku nawet jak nikt nie zamierza wsiadać, ani nikt nie zamierza wysiadać. Podczas konsultacji była mowa o przystankach na żądanie, a teraz jednak rezygnujemy z nich?

21. Powinny zostać wprowadzone następujące zasady obsługi przystanków, ściągnięte z regulaminu przewoźnika PKM Jaworzno, które uważam za sensowne.

a) "Pasażer ma obowiązek zasygnalizować żądanie zatrzymania pojazdu na przystanku poprzez

naciśnięcie przycisku żądania otwarcia drzwi. Czynność ta powinna być dokonana z odpowiednim wyprzedzeniem, tak aby możliwe było bezpieczne zatrzymanie pojazdu na przystanku."

b) "Kierujący pojazdem ma obowiązek zatrzymania się na przystanku, na którym oczekują podróżni."

c) "Kierujący pojazdem nie ma obowiązku zatrzymywania się na przystanku w przypadku niestwierdzenia obecności podróżnych na przystanku przy jednoczesnym braku zgłoszenia zamiaru wysiadania przez pasażerów znajdujących się wewnątrz pojazdu."

Ponadto warto dodać przepisy, że:

- Kierowca ma obowiązek zatrzymać się na pustym przystanku jeżeli jest przyspieszony powyżej minuty (zapobiegnie to nieprawidłowej realizacji rozkładu)

- Na przystanku podwójnym kierujący ma obowiązek zatrzymania się w pozycji drugiej jeżeli na przystanku stoi inny pojazd (autobus/tramwaj)

- Kierujący autobusem dojeżdżając do przystanku zajętego przez inny pojazd (autobus/tramwaj) ma obowiązek czekać za tym pojazdem, aż zwolni miejsce i zatrzymać się jeżeli pasażerowie jadący wewnątrz wcisnęli przyciski STOP/DRZWI, albo jeżeli na przystanku oczekują ludzie.

- Kierowca jest zobowiązany ZAWSZE zatrzymać się na przystanku początkowym/końcowym i na przystanku z gwarantowaną przesiadką (np. przystanek Kościuszki/Zielona dla nocnych).

Przepisy te są w stanie zlikwidować problem zbędnego zatrzymywania się na każdym przystanku nawet jak nikt nie chce wsiąść i nie chce wysiąść. Poprawi to ekonomiczność łódzkiego transportu publicznego, ponieważ zatrzymywanie się na każdym przystanku to niegospodarność, większe zużycie paliwa, większe zużycie pojazdów, większy hałas, więcej zanieczyszczeń.

## 22. OSSR.

OSSR który nie działa, a wydano na niego 80 mln zł miał dawać priorytet komunikacji tramwajowej. Od 2 kwietnia mają włączyć go tak, że rzekoma ma spełniać swoją rolę, co niby skróci czasy przejazdu. Celowo używane są te słowa "niby" bo domyślam się, że żadnego priorytetu nie będzie, a tramwaje będą jeździć dłużej niż jest to napisane w rozkładzie jazdy i będą opóźnione.

## 23. Ogranicznik prędkości w tramwajach.

Najnowsze tramwaje PESA SWING mają ustawiony ogranicznik na 60 km/h. W innych miastach (Szczecin, Warszawa, Poznań) tramwaje kursują 70 km/h po wydzielonych torowiskach i nikt nie ma z tym problemu. Skoro tramwaj jest konstrukcyjnie przystosowany do prędkości 70 km/h to na

długich odcinkach międzyprzystankowych powinien mieć możliwość osiągnięcia takiej prędkości.

#### 24. Zbyt dużo przystanków tramwajowych.

Na niektórych trasach jest zbyt dużo przystanków tramwajowych. Ponadto znajdują się one w zbyt bliskiej odległości od siebie. Proponuję likwidację przystanków

- Politechniki/Targi Łódzkie (umiejscowiony zbyt blisko od przystanku przy Radwańskiej)
- Zgierska/plac Pamięci Narodowej (zbyt blisko przystanku Cmentarz Radogoszcz)

#### 25. Podwyżka cen biletów.

Podwyżka wprowadzana razem z rewolucją jest złym pomysłem i zniechęci łodzian do korzystania z komunikacji miejskiej. Ponadto podwyżka uderza najbardziej w stałych klientów posiadających migawki.

Wadami tego projektu są:

- nadmierna podwyżka biletu 30 i 90 dniowego z 80 na 90 zł i z 192 na 225 zł. Jedyna obniżka to, że roczny stanieje z 900 zł na 730 zł.

Co z tego jak nikt nie kupi rocznego, bo ten którego stać na jednorazowe wyłożenie 730 zł to ma samochód i nie interesuje go komunikacja miejska. Dodatkowo studenci nie będą mogli kupić takiego biletu, ponieważ ich "status studenta" jest rozliczany semestralnie.

- idiotyczny pomysł likwidacji biletu 24 godzinnego i zastąpienie go biletem jednodniowym (ważnym w danym dniu od momentu skasowania do 23:59). Bilet jednodniowy powinien uzupełniać taryfę, a nie zastępować bilet 24 godzinny.

Ponadto bilet jednodniowy to jest rozwiązanie ściągnięte z niemieckich taryf transportu publicznego. W Niemczech bilet jednodniowy jest równoważny dwóm biletom jednorazowym na najdłuższą trasę. Czyli u nas bilet jednodniowy powinien kosztować tyle co dwa proponowane bilety 60 minutowe czyli 8,80/4,40.

Dlatego uważam, że w taryfie powinien znaleźć się bilet jednodniowy za 8,80/4,40 i bilet 24 godzinny za 11 zł/5,50 zł.

- najwyższym okresem długości biletu jest 60 minut. Najdłuższe trasy mają obecnie czas przejazdu: linia 96 - 70 minut, linia 43 - 91 minut, linia 46 - 104 minuty.

Na takich trasach pasażer będzie musiał skasować dwa bilety zamiast jednego co zwiększy koszty podróży.

Dlatego bilet 60 minutowy w przypadku braku przesiadki powinien być ważny do końca trasy danego pojazdu (jeżeli nie było przesiadki powinien działać jak bilet na jeden przejazd).

- dzieci w wieku 4-7 lat muszą płacić za bilet. W Warszawie bilety od takich dzieci nie są wymagane.

- w Warszawie osoby w wieku 65-70 lat mogą sobie kupić bilet seniora roczny za 50 zł. U nas muszą kupować bilety normalne (jak nie mają emerytury) lub ulgowe (jak mają już emeryturę).

26. Linie 16, 17 kursują według nowego planu tylko w dni robocze. Spowoduje to tłok w weekendy w tramwajach linii 11 jadących z Portu Łódź oraz w tramwajach linii 8 kursujących po Włókniarzy.

27. Zmiana trasy linii 7. Po co ten tramwaj skoro pokrywa się on w 90% z trasą tramwaju 3? To lepiej zwiększyć częstotliwość "trójki" a tramwaj 7 puścić inną trasą na przykład przez Rydza-Śmigłego i Narutowicza. Pozwoliłoby to mieszkańcom Zarzewa, Dąbrowy i innych okolicznych osiedli mieć więcej możliwości dojazdu do centrum (szczególnie, że skrócona będzie linia 55).

28. Powrót autobusów 55 i 72 na Olechów/Janów. Na tych osiedlach mieszka sporo studentów, więc likwidacja tych autobusów odbiera im możliwość bezpośredniego dojazdu na uczelnie.

29. Zmiana tras autobusów 95 i 85, tak że nie jeżdżą al. Ofiar terroryzmu 11 września przy dużych zakładach pracy. Wiele osób pracujących w tamtych okolicach regularnie korzystało z tych linii, a teraz mają być jedynie autobusy pracownicze, które nie wiadomo skąd i jak często będą kursować. Wyżej wymienione linie (szczególnie 85) jechały przez większość miasta, natomiast pracownicze zapewne będą miały krótką trasę od jednego z najbliższych węzłów przesiadkowych, co spowoduje wydłużenie czasu przejazdu pracowników do i z pracy.

30. Rzadkie kursy autobusów i tramwajów podmiejskich. Jeśli strategią rozwoju miasta jest dowożenie komunikacją mieszkańców obrzeży miasta lub okolicznych miejscowości, tak aby nie musieli jechać samochodami to centrum to dlaczego kursuje ona tak rzadko? Należy zwiększyć częstotliwość tramwajów do Zgierza, Konstantynowa, Pabianic czy Lutomińska oraz autobusów do miejscowości jak Aleksandrów, Rzgów czy Brzeziny. Nie muszą do być autobusy kursujące do centrum miasta, mogłyby do pierwszego większego węzła przesiadkowego w Łodzi (np. 53 kursuje do dworca Łódź Fabryczna, można by stworzyć dodatkową linię z literką kursującą tylko na trasie Brzeziny Nowosolna).