

Komunikacyjny ranking miast. Odcinek 5: Łódź

2017-04-28

Jak krakowska komunikacja zbiorowa wypada na tle innych miast? - często pasażerowie zadają nam to pytanie. Postanowiliśmy sprawdzić i opisać zalety i wady systemów komunikacji miejskiej w polskich i europejskich miastach. Porównamy je z rozwiązaniami znanymi z Krakowa. W piątym odcinku naszej serii prezentujemy porównywalną wielkościowo do Krakowa Łódź. Wybrał się tam pracownik Zespołu Organizacji i Rozwoju Transportu ZIKiT, Emil Markowiak.

Łódź to trzecie co do liczby mieszkańców miasto w Polsce. Jeszcze w 2006 roku Łódź była większa od Krakowa. Oba miasta miały wtedy około 760 tys. mieszkańców. O ile Kraków utrzymał swoją liczbę mieszkańców na tym poziomie, to w Łodzi mieszka dziś dokładnie **699 tysięcy mieszkańców**. Łódź jest więc bardzo dużym miastem, prężnym ośrodkiem uniwersyteckim, bardzo chcącym zerwać ze stereotypem miasta upadającego przemysłu. Bezrobocie nie jest tu wcale najwyższe wśród miast wojewódzkich (wynosi tylko 7,9% i jest niższe niż w Białymstoku). Wielu dzielnicom potrzebna jest rewitalizacja, ale większość osiedli w niczym nie ustępuje tym z innych miast. Jednocześnie zrealizowano tu **wiele imponujących inwestycji**, jak np. dworzec Łódź Fabryczna czy kompleks handlowy Manufaktura i na tym nie koniec. Już za kilka lat Łódź będzie pierwszym miastem z trzema następującymi po sobie podziemnymi przystankami kolejowymi. Także główny węzeł tramwajowy, nazywany „stacją jednorożców”, nie ma w kraju odpowiednika. Jest jeszcze jeden powód, dla którego właśnie teraz piszę o Łodzi. To wprowadzona od 2 kwietnia **reforma układu linii komunikacji miejskiej**.

Czym i dokąd?

Reforma komunikacji miejskiej w Łodzi w znaczący sposób zmieniła dotychczasowy układ linii. **Nowa siatka połączeń wywodzi się oczywiście z dotychczasowego układu linii**, ale znacznie więcej zmian widać w siatce linii autobusowych. Układ linii tramwajowych został już znacznie zreformowany w 2001 roku, kiedy to liczbę linii miejskich ograniczono z 22 do 15. Układ linii autobusowych w najnowszej historii nie był reformowany, więc twórcy nowej siatki połączeń mieli tu znacznie większe pole do działania.

Specyfiką Łodzi jest **wariantowanie linii**, poprzez dodawanie do ich oznaczeń kolejnych liter alfabetu. Wszystkie warianty przedstawiane są jednak na wspólnym rozkładzie jazdy, dlatego na potrzeby tego opracowania będą one zawsze traktowane jako jedna linia. Reforma zmieniła logikę stosowania wariantów, bo przed nią wariant najdłuższy nie miał oznaczenia literowego, np. linia 12 na pełnej trasie na Stoki, a linia 12A jako kursy skrócone do Radiostacji. Po reformie linia wariantowana zawsze oznaczona jest literami, tak więc krótsza trasa do Radiostacji to 12A, natomiast dłuższa to 12B. Nie do końca zrozumiałą jest cel tej zmiany, ale zapewne chodziło o uporządkowanie systemu. W każdym razie kolejna litera alfabetu w większości przypadków oznacza dłuższą trasę.

Łódź to największe w Polsce miasto z wąskim rozstawem szyn tramwajowych, ale

także jedyne polskie miasto z **siecią tramwajów podmiejskich**, co do zasady oznaczonych numerami od 41 do 46. Pierwsze linie powstały w 1901 roku do Pabianic i Zgierza. Kolejne linie dotarły 10 lat później do Aleksandrowa, Rudy Pabianickiej i Konstantynowa. Jako ostatnie otwierano trasy do Kruszowa (za Tuszynem), Ozorkowa i Lutomierska. Właśnie linia 46, kursująca do Ozorkowa, jest najdłuższą linią tramwajową w Polsce. Co ciekawe po reformie administracyjnej z 1975 roku, dwie linie wybiegały poza obszar nowego województwa łódzkiego - do Lutomierska w województwie sieradzkim i Tuszyna w województwie piotrkowskim. Jeszcze w latach 70-tych linię do Tuszyna (do Kruszowa tramwaje kursowały prawdopodobnie tylko kilka lat) skrócono do Rzgowa, a na początku lat 90-tych zlikwidowano właśnie linię do Rzgowa oraz Aleksandrowa. Obecnie nad liniami podmiejskimi znów wisi **widmo zamknięcia**. MPK Łódź alarmuje o katastrofalnym stanie infrastruktury, małe miasta i gminy nie mają wystarczających środków na remont linii, a województwo nie zamierza dokładać do komunikacji tramwajowej.

W 2008 roku liczba linii o miejskiej numeracji wzrosła do 16, bo tak oznaczono linię do Zgierza. Tegoroczna reforma dodała do numeracji kolejną linię, numer 17, jednak w rzeczywistości jest to dotychczasowy wariant 15A. **Trasy zmieniło siedem z szesnastu linii tramwajowych**, jednak zmiany nie miały dużego wpływu na ogólny kształt siatki połączeń. Nowością jest linia 16, która kursuje z Kurczaków przez aleję Politechniki i Włókniarzy na Teofilów i jako pierwsza od wielu lat linia tramwajowa omija śródmieście Łodzi. Większa rewolucja zaszła w graficznej prezentacji linii, ponieważ połączono je w sześć grup:

- ŁTR - 2, 3, 6, 7, 11 - linie jadące trasą Łódzkiego Tramwaju Regionalnego czyli ulicą Zachodnią, Kościuszki, aleję Mickiewicza, ulicą Piotrkowską - kolor żółty;
- Trasa WZ - 8, 10, 14 - linie jadące trasą wschód-zachód czyli aleję Mickiewicza i ulicą Piłsudskiego - kolor niebieski;
- Nowe Centrum Łodzi - 9, 12, 13 - linie jadące w rejonie nowego Dworca Fabrycznego czyli ulicą Zieloną i Narutowicza - kolor jasnozielony;
- Aleja Politechniki - 15, 16, 17 - linie jadące ulicą Żeromskiego i aleją Politechniki - kolor różowy;
- Kilińskiego - 1, 5 - linie jadące ulicą Franciszkańską i Kilińskiego - kolor fioletowy;
- Linie Podmiejskie - 41, 43, 45, 46 - linie jadące odpowiednio do Pabianic, Konstantynowa (Lutomierska), Zgierza i Ozorkowa.

Można stwierdzić, że taki podział już wcześniej istniał, jednak nie był podkreślany. Taki podział linii skutkuje istnieniem skrzyżowań w centrum miasta, na których żadna linia nie skręca, a więc linie na poszczególnych ciągach się ze sobą „nie mieszają”. Podobnie jest w Warszawie, choćby na przecięciu Alei Jerozolimskich z al. Jana Pawła II (rondo Czterdziestolatka) i ul. Marszałkowską (rondo Dmowskiego), jednak tam wiąże się to wprost z brakiem rozjazdów dla przyspieszenia ruchu. Ma to swoje wady, ponieważ w Łodzi wyraźnie brakuje chociażby bezpośredniego połączenia ulicy Piłsudskiego (Galeria Łódzka) z Zachodnią (Manufaktura). **Większość linii kursuje co 12 minut**, a trzy linie o numerach 10, 11 i 12 kursują **co 6 minut** od rana do

godzin popołudniowych, czyli **bez międzyszczytu** występującego w Krakowie. Linie 4 i 16 kursują co 24 minuty, a linia 7 co 18 minut. W dni wolne wszystkie linie kursują co 20 minut, ale z wartym podkreślenia wzmocnieniem do **15 minut w sobotę** w godzinach od 8 do 16.

Linie autobusowe w Łodzi pełnią różne funkcje, ale co zauważalne, w znacznie mniejszym stopniu, niż ma to miejsce w Krakowie, wyjeżdżają poza granice miasta. Po reformie w Łodzi jest 49 miejskich linii zwykłych, wiele z nich jest oczywiście wariantowanych. Pierwsza grupa linii to linie międzydzielnicowe przejeżdżające przez centrum miasta. Należy do niej **linia 96 z Janowa na Teofilów** (pętla Rojna), kursująca **najczęściej w mieście (co 6 minut)**, linia 80 również z Janowa, ale na Retkinię, oraz nowa linia 87 z Żubardzi na Doły i Sikawę. Wiele linii kończy swą trasę w centrum miasta: 51, 53, 57, 58, 59, 73, 79, 85, 86, 88, co „uprzywilejowuje” północno-wschodnią część miasta o słabiej rozwiniętej sieci tramwajowej. Warto wyróżnić linie międzydzielnicowe, popularne w każdym dużym mieście, bo pozwalające przemieścić się między osiedlami najkrótszą trasą z pominięciem centrum. W Łodzi wiele z nich kursuje **z częstotliwością co 12 minut**. Są to linie 55 (Kusocińskiego w dzielnicy Brus – Dw. Łódź Dąbrowa), 70 (Matek Polskich w dzielnicy Stare Chojny – Rondo Powstańców 1863 r. w dzielnicy Marysin), 81 (Stokowska w dzielnicy Sikawa – Cm. Szczecińska w dzielnicy Kochanówka) oraz 99 (11 Listopada w dzielnicy Radogoszcz – Retkinia). Ze względu na wielkość Łodzi, również dzielnice Górniak, Stare Bałuty i Stare Polesie mają charakter centralny i są znaczącymi generatorami potoków pasażerskich, z czym wiąże się zwiększona liczba obsługujących je linii autobusowych. Pozostałe linie pełnią bardziej lokalne funkcje.

Kilka słów należy poświęcić kwestiom taborowym. Kilkuletnie zaległości w porównaniu do Krakowa są w zakresie taboru tramwajowego. Łódź od dawna kupuje nowy tabor niskopodłogowy oraz sprowadza używany tabor z Niemiec, ale wciąż jest to **raj dla miłośników produktów firmy Konstal**. W przypadku Łodzi są to tramwaje 805Na, wąskotorowe odpowiedniki tzw. stopiątek. Natomiast poziom taboru autobusowego nie odstaje od poziomu krakowskiego.

Ile zapłacić i jak zapłacić?

W Łodzi, podobnie jak w Poznaniu czy Szczecinie, obowiązuje **taryfa czasowa**. W ofercie są bilety do 20, 40 i 60 minut, które kosztują odpowiednio 2,80, 3,60 i 4,40 zł.

Bardzo istotny z punktu widzenia pasażera jest fragment przepisów taryfowych mówiący, że „**okres ważności biletu przedłuża się odpowiednio o wydłużony czas podróży, spowodowany opóźnieniem się pojazdu**, w stosunku do obowiązującego rozkładu jazdy”. W ten sposób pasażer nie ryzykuje, że stojąc w korku dostanie mandat za przekroczenie czasu jazdy wynikającego z wybranego biletu. Oczywiście w przypadku przesiadek, ciężko jest weryfikować opóźnienie poprzedniego pojazdu i tutaj ta reguła nie obowiązuje. Jeżeli jednak pojazd, w którym odbywa się kontrola, jest opóźniony, to kontrolerzy mogą od prowadzącego uzyskać

informację o opóźnieniu i dodać jego wartość do czasu ważności biletu.

Atrakcyjna jest w Łodzi cena biletu jednodniowego, którego cena wynosi 11 zł. Nie ma tu biletu 24-godzinowego, ale prawdopodobnie skrócenie jego ważności tylko do końca dnia pozwoliło obniżyć jego cenę. Niestety wraz z reformą **wzrosła cena biletów miesięcznych**. Zbieżność tych dwóch zmian może budzić wątpliwości, ale jeśli rzeczywiście podwyżka była potrzebna, to lepiej działać otwarcie. Z drugiej strony, część pasażerów może zostać podwójnie zniechęconych do transportu publicznego. Stracili bezpośrednie połączenie i „za taką komunikację” muszą jeszcze więcej płacić. Warto wiedzieć, że bilet okresowy jest w Łodzi oficjalnie nazywany „migawką”.

Pozytywną zmianą jest **wprowadzenie pełnej integracji biletowej z Łódzką Koleją Aglomeracyjną na terenie miasta**. Trwają prace, by na miejskich biletach można było korzystać także z pociągów Polregio.

Rozwiązania warte uwagi

Charakterystyczne dla Łodzi jest wspomniane już wariantowanie linii. Ze względu na potrzebę optymalizacji kosztów, bądź zapewnienia dojazdu do określonego miejsca tylko w wybranych godzinach, np. do zakładu pracy, stosuje się kursy o trasie innej niż podstawowa. A więc nie wszystkie kursy jadą tą samą trasą, bo mogą być skrócone, wydłużone, przebiegać inną ulicą. Odwiecznym problemem jest czytelność takiego rozwiązania dla pasażerów. Dać inny numer, dodać literę, a może wystarczy nazwa końcówki na tablicy kierunkowej? Rozdrobnienie linii na numery również nie jest korzystne, bo na wspólnym odcinku pasażer zamiast spojrzeć na jeden rozkład, musi patrzeć na kilka. I jeszcze zapamiętać kilka numerów linii zamiast jednego.

Rozwiązanie przyjęte w Łodzi, a więc dodawanie litery do numeru linii jest rozwiązaniem „salomonowym”. **Warianty rozróżnia** nie tylko wyświetlona nazwa końcówki (w Łodzi nazywanej krańcówką), ale także **litera dodana do numeru linii**. Jednocześnie wszystkie warianty są przedstawione na jednym rozkładzie jazdy, więc duża ilość kursów jest „wizualnie” zachowana. Powszechnie ustalona logika pozwala stosować takie rozwiązanie na szeroką skalę, oznaczenia literowe ma aż 19 spośród 49 linii autobusowych oraz 5 z 21 linii tramwajowych. Takie podejście **pozwała zoptymalizować koszty (skracając niektóre kursy)** i z pewnością było **pomocne przy tworzeniu nowego układu linii**. Na przykład dwie linie obsługujące ten sam rejon można było połączyć w jedną, dając większą częstotliwość na odcinku wspólnym. Linię 57 podzielono na dwie dla zapewnienia większej punktualności, a także by jedną z nowopowstałych linii wydłużyć na północ. W ten sposób do północnego fragmentu dawnego 57, oznaczonego teraz jako 85, włączono jako wariant dawną linię 56, unikając dublowania się linii 56 i 57 w tej samej części miasta. Inny przykład to włączenie linii 67, 88 i 94 jako warianty do linii 53, tworząc wysoką 12-minutową częstotliwość na wspólnym odcinku. Łączna liczba linii kursujących z wysoką częstotliwością (przynajmniej trzy razy na godzinę) nie wzrosła na skutek reformy. Z zestawienia wypadły linie podmiejskie, których częstotliwość spadła z 20 do 24 minut, przybyło za to linii autobusowych, w tym część nowo powstałych

(szczegóły w uzasadnieniu rankingu).

Reforma układu komunikacyjnego sama w sobie **jest ciekawym i z punktu widzenia ogółu pasażerów pożytecznym rozwiązaniem**. Przedstawione wyżej zmiany pozwoliły zachować dotychczasowy poziom obsługi poszczególnych części miasta zmniejszając liczbę linii i koszty funkcjonowania komunikacji. Dzięki temu można było wydłużyć wybrane linie, tworząc nowe atrakcyjne połączenia, a także zagęścić sieć linii, wprowadzając je na dotychczas słabo obsługiwane osiedla. Udało się na przykład wydłużyć linię 70 na Marysin, co **od pierwszego dnia cieszyło się bardzo dużym zainteresowaniem pasażerów**. Autorom zmian udało się też tchnąć nowe życie w linię 99 z Radogoszcza na Retkinię, która przestała pokrywać się na większości trasy z liniami tramwajowymi, a jedzie teraz przez Żubardź i Koziny, które nie miały połączenia z Retkinią.

Twórcy reformy zaproponowali wprowadzenie komunikacji miejskiej w kilkanaście obszarów, których mieszkańcy mieli dotychczas daleko do najbliższego przystanku. To tak zwane **wymazywanie białych plam w komunikacji miejskiej**, co było jednym z głównych celów zmian. Niestety w obrębie Janowa grupa mieszkańców zaprotestowała przeciwko kierowaniu autobusów na osiedle i z tego pomysłu ostatecznie się wycofano. Odsunięto w czasie wprowadzenia linii na ulicę Brzóska na Starych Bałutach oraz ulicę Łyżwiarską na Smulsku. Na szczęście udało się znacznie więcej, czyli wprowadzić m.in. linię 71 na ul. Zbaraską na Dąbrowie, linię 72 na ul. Bednarską na Kuraku, linię 77 na ul. Pustynną na Rokiciu, linię 85 na ul. Franciszkańską na Starych Bałutach czy linię 87 na ul. Inowrocławską i Żubardzką na Żubardzi.

Autor tekstu: Emil Markowiak

Autor zdjęć: Michał Wojtaszek

Podsumowanie

Uzasadnienie ocen:

0. W Łodzi na jedną linię o wysokiej częstotliwości przypada 15 tysięcy mieszkańców. Przed reformą lista linii przedstawiała się następująco: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 41, 46, 50, 51, 52, 53, 55, 57, 58, 59, 60, 62, 64, 65, 69, 70, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 82, 83, 85, 86, 89, 95, 96, 98, 99. Po reformie: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 50, 51, 52, 53, 55, 57, 58, 59, 60, 62, 64, 65, 69, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 87, 88, 89, 95, 96, 99. **4 punkty.**
0. Bilet miesięczny na wszystkie linie kosztuje 90 zł. **3 punkty.**
0. Najtańszym biletym jest bilet 20-minutowy, który kosztuje 2,80 zł. **0**

punktów.

- 0. Bilet 20-minutowy kosztuje 2,80 zł. **1 punkt.**
- 0. Bilet 60-minutowy kosztuje 4,40 zł. **1 punkt.**
- 0. W Łodzi nie ma biletu 24-godzinnego, a jest bilet jednodniowy, ważny do godziny 23:59, który kosztuje 11 zł. **0 punktów.**
- 0. Bilet na jedną linię kosztuje 80 zł. **0 punktów.**
- 0. W pojazdach znajdują się automaty biletowe, w których można płacić kartą płatniczą. **1 punkt.**
- 0. W pojazdach znajdują się automaty biletowe, w których bilety są sprzedawane w cenach regularnych. **1 punkt.**
- 0. Bilety kupowane kartą są papierowe. Brak systemu karty miejskiej umożliwiającego płacenie za bilety jednorazowe. **0 punktów.**