



ZDiT-DO.0511.382.2015

Łódź, dnia 2 grudnia

2015 r.

Pani
Urszula Niziołek-Janiak
Radna
Rady Miejskiej w Łodzi.

Wiceprezydent Miasta Łodzi

ul. Piotrkowska 104
90-926 Łódź
tel.: +48 42 638 41 08
fax: +48 42 638 42 14
e-mail: i.jablonski@uml.lodz.pl
www.uml.lodz.pl

W związku z interpelacją złożoną przez Panią Radną w okresie międzysesyjnym w dniu 17 listopada 2015 r. dotyczącą przyjętych parametrów dla peronów oraz oznakowania Trasy W-Z, uprzejmie wyjaśniam, że zarówno na przebudowanej Trasie W-Z, jak i w ramach innych inwestycji czy remontów, podczas podwyższania peronów stosuje się dwa rodzaje krawędzi. Na przystankach przeznaczonych wyłącznie dla ruchu pojazdów szynowych są budowane perony o prostej pionowej ścianie, wyniesione na 250 mm powyżej główki szyny. Powody doboru takiej wysokości maksymalnej zostały przekazane Pani Radnej w odpowiedzi na interpelację znak: ZDiT-DO.0511.188.2015 z dnia 8 maja br. Perony są oddalone o 750 mm od szyny, co daje zaledwie 50 mm odstęp poziomy pomiędzy najdalej wysuniętym elementem dolnego pasa nadwozia wagonu o szerokości 2400 mm a peronem. Zastosowanie mniejszej odległości stwarzałoby ryzyko kolizji tramwaju z infrastrukturą.

Na przystankach przy jezdni lub pasie tramwajowo-autobusowym stosuje się perony o wysokości 200 mm, z krawędzią nieznacznie nachyloną na zewnątrz toru wskutek wyprofilowania pod oponę koła autobusu. Taka krawędź ułatwia równoległe ustawienie autobusu względem przystanku. Obniżenie wysokości wynika ze względów bezpieczeństwa – ma za zadanie zapobiec uderzeniu pomostami autobusu o peron podczas dojazdu i odjazdu z przystanku. Autobus nie jest prowadzony przez szyny, zatem jego trajektoria jazdy nie jest powtarzalna.

Perony na Trasie W-Z o wnioskowanej przez Miejską Społeczną Radę ds. Osób Niepełnosprawnych w Łodzi wysokości 200 mm, zaakceptowanej przez MPK-Łódź Sp. z o.o., jak i wszystkie perony w Łodzi nie wymagają wprowadzania zmian w zakresie ich odległości od toru. Wykonano je zgodnie ze sztuką budowlaną i wszelkimi normami, a ich parametry są zgodne z dokumentacją projektową sporządzoną w oparciu o Program funkcjonalno-użytkowy, w którym zostały szczegółowo określone wytyczne dla ich konstrukcji. Takie rozwiązanie jest ogólnie stosowane w całym mieście. Nie ma tu błędu projektanta ani przeoczenia pracowników Zarządu Dróg i Transportu, nie ma również mowy o ponoszeniu dodatkowych kosztów przez żadną ze stron ani konieczności wyłączenia przystanków z użytkowania. Wreszcie, w żadnym obecnie obowiązującym przepisie nie ma podanej wymaganej odległości krawędzi peronu od osi toru.

Do ZDiT nie wpływały uwagi od przewoźnika dotyczące braku możliwości rozłożenia pochylni dla wózków. Dla poprawnego działania pochylni, peron powinien mieć wysokość niższą od krawędzi wejścia do pojazdu.



Zarządca drogi oraz organ zarządzający ruchem na drogach, po analizie i obserwacji ruchu na oddanej do użytkowania Trasie W-Z dokonali zmian w stałej organizacji ruchu, ponieważ wcześniej nie sposób było przewidzieć, jak będzie rozkładał się ruch pojazdów przy znacznej przebudowie układu drogowo-torowego i dwuletnim przyroście liczby samochodów poruszających się po mieście. Wprowadzona tymczasowa zmiana organizacji ruchu jest zgodna z prawem, ww. organy w tego typu sytuacjach kierują się przede wszystkim poprawą bezpieczeństwa oraz przepustowości skrzyżowań i za tę prawidłowość nie mogą ponosić konsekwencji.

Nadmieniam, że przedmiotowe oznakowanie na Trasie W-Z będzie sukcesywnie wymieniane na stałe.

Pozostaje z powrotem
Wiceprezydent Miasta Łodzi
Ireneusz Jabłoński
Ireneusz JABŁOŃSKI

Do wiadomości:

- 1/ Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi,
 - 2/ Wydział Organizacyjno-Administracyjny w Departamencie Obsługi i Administracji UMŁ.
-