

Łódź, dnia13.M.....2008 r.

ZDiT.NO.0521-156/08

~~Pan
Krzysztof Piątkowski
Radny
Rady Miejskiej w Łodzi~~

W odpowiedzi na interpelację zgłoszoną przez Pana Radnego w okresie międzysesyjnym w dniu 31 października 2008 r. dotyczącą stanu taboru MPK- Łódź Sp. z o.o., zgodnie z informacjami udzielonymi przez Spółkę uprzejmie informuję, co następuje:

W 2003 roku Spółka uzyskała certyfikat systemu zarządzania jakością na zgodność z wymaganiami normy ISO 9001:2000, który następnie został odnowiony w 2006 roku na kolejne 3 lata. Uzyskany certyfikat nakłada na Spółkę obowiązek utrzymania wysokiego standardu świadczonej usługi przewozowej, co jest weryfikowane corocznymi audytami, podczas których nie stwierdzono niezgodności z wymaganiami normy.

Odnosząc się do pierwszego z pytań Pana Radnego informuję, iż najstarsze wagony tramwajowe (2 szt.) typu 805N wyprodukowano przez firmę Konstal - Chorzów w 1977 roku, a w 1994 roku przeszły remont kapitalny z wymianą nadwozia i przebudową na typ 805Na. Dla porównania pozostali operatorzy komunikacji tramwajowej w Łodzi (MKT Sp. z o.o. oraz Tramwaje Podmiejskie Sp. z o.o.) eksploatują wagony wyprodukowane w latach 1960-1974. Warto dodać, że najstarsze wagony tramwajowe w Warszawie (typu 13N) pochodzą z 1963 roku, w Krakowie (GT-6) z 1966 roku, we Wrocławiu (102N) z 1969 roku, a w Poznaniu (G3) z 1962 r.

Najstarsze autobusy (2 szt.) marki Ikarus 280 zostały wyprodukowane w roku 1991, zaś w roku 2002 przeszły remont kapitalny. Dla porównania w Warszawie najstarsze autobusy (Ikarus 280) pochodzą z roku 1984, w Krakowie (Scania) z roku 1992, we Wrocławiu (Ikarus 280) z roku 1985, a w Poznaniu (Ikarus 260) z roku 1989.

Oдноśnie kosztów remontów taboru pragnę poinformować, iż MPK – Łódź Spółka z o.o. dokładnie analizuje koszty remontu posiadanego taboru w odniesieniu do kosztów zakupu nowych pojazdów. Sięgająca 10 mln zł cena nowoczesnego tramwaju zmusza Spółkę do wyboru modernizacji posiadanych jednostek jako podstawowej metody odnowy taboru. Koszt remontu kapitalnego (modernizacji) wagonu tramwajowego typu 805Na wynosi 400 tys. (koszt nowego wagonu tej samej klasy to ok. 1 700 tys. zł). Natomiast koszt remontu kapitalnego (modernizacji) autobusu Ikarus 280 wynosi 185 tys. zł (koszt

nowego autobusu przegubowego to ok. 900 — 1 100 tys. zł).

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerów oraz chcąc zapewnić optymalny poziom świadczonych usług, Zarząd Spółki przygotował plan inwestycyjny w zakresie odnowy taboru na lata 2009-2013, który zakłada zakup 125 autobusów standardowych (ok. 12 m) i 75 autobusów przegubowych (ok. 18 m), a także modernizację eksploatowanych 81 wagonów tramwajowych 805 Na i zakup 37 tramwajów niskopodłogowych (ok. 30 m). Realizacja tych zamierzeń pozwoli wycofać z eksploatacji 111 autobusów standardowych i 88 autobusów przegubowych (w tym wszystkie Ikarusy) oraz 115 najbardziej wyeksploatowanych wagonów tramwajowych. Powodzenie tych planów, szczególnie w odniesieniu do taboru tramwajowego, wymaga współpracy z władzami miasta w celu znalezienia źródeł finansowania, z uwagi na bardzo wysoki koszt nowoczesnego tramwaju.

W odpowiedzi na kolejne pytanie Pana Radnego dotyczące czystości taboru MPK, informuję, iż od lipca 2008 r. usługi czystościowo – porządkowe w tym zakresie świadczy firma „KAROR – BIS” Spółka z o.o. W ramach podpisanej umowy wykonuje ona m.in.:

- sprzątanie podłóg, przecieranie poręczy i siedzeń, opróżnianie śmietniczek (codziennie, po każdym zjeździe, na koniec pracy),
- dezynfekcję podłóg (jeden raz na tydzień),
- gruntowne mycie wnętrza, jak i karoserii oraz szyb pojazdów (jeden raz w miesiącu),
- czyszczenie tapicerki na siedzeniach dla pasażerów (jeden raz na kwartał).

Pojazd po sprzątnięciu jest każdorazowo odbierany przez pracowników Spółki, którzy nie odnotowali istotnych uchybień w zakresie realizowanej usługi przez firmę „KAROR - BIS”, czego potwierdzeniem może być niewielka liczba skarg, wpływających do Spółki, dotyczących czystości taboru. Wszystkie one są weryfikowane, a ewentualne niedociągnięcia, w ramach możliwości, usuwane.

Należy w tym miejscu podkreślić, że niższa estetyka pojazdów jest w wielu przypadkach wynikiem aktów wandalizmu, przed którymi trudno się zabezpieczyć oraz skutkiem codziennej eksploatacji pojazdów. Pojazdy sprzątane są po zjeździe, na koniec pracy, a co za tym idzie trudne jest zapewnienie należytego stanu czystości podczas całodziennego użytkowania. Spółka nie jest w stanie zapewnić 24 godzinnego monitoringu taboru w zakresie jego czystości oraz bieżącego usuwania wszelkich zanieczyszczeń.

Utrzymanie certyfikatu przez kolejne lata, a także wdrożenie systemu zarządzania środowiskowego, zgodnego z wymaganiami normy ISO 14001 stanowi jeden z priorytetów, dlatego też Spółka zamierza stale prowadzić działania w celu doskonalenia świadczonych usług. Powyższe, MPK- Łódź Spółka z o.o. zamierza osiągnąć poprzez realizację polityki odnowy taboru zmierzającą do zakupu nowoczesnych pojazdów i modernizacji obecnie użytkowanych oraz optymalne wykorzystanie zasobów technicznych, ludzkich i finansowych, które pozostają w dyspozycji Spółki. Zakłada się również wdrożenie nowoczesnych rozwiązań technicznych i organizacyjnych. W ramach wdrożonego systemu zarządzania jakością, Spółka podejmuje także działania mające na celu zdobycie i utrzymanie zadowolenia klientów. Powyższe jest realizowane w oparciu o aktualne potrzeby pasażerów, w tym także napływające skargi i wnioski.

MPK – Łódź Spółka z o.o. w pierwszej kolejności koncentruje się na zapewnieniu bezpieczeństwa i komfortu podróżnych poprzez poprawę stanu technicznego taboru, poddając go modernizacji i zakupując nowe jednostki. W ramach posiadanych środków Spółka stara się

zapewnić należyty stan czystości użytkowanych pojazdów. Zgodność działań, podejmowanych w tym zakresie przez przedsiębiorstwo, z przyjętymi normami ISO potwierdza uzyskanie stosownego certyfikatu.



WICEPREZYDENT MIASTA

Jarosław WOJCIESZEK

Do wiadomości:

- 1/ Pan Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi,
- 2/ Wydział Organizacji i Kadr UMŁ,