

Łódź, dnia 29.12.2008 r.

ZDiT.NO.0521-204/08

~~**Pan**
Dariusz Joński
Radny
Rady Miejskiej w Łodzi~~

W odpowiedzi na interpelację zgłoszoną przez Pana Radnego podczas obrad XLV sesji Rady Miejskiej w Łodzi w dniu 3 grudnia 2008 r., w sprawie warunków atrakcyjności transportu zbiorowego i sposobów zachęcenia mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej, uprzejmie informuję, co następuje:

W latach 1995 – 2000, podjęto działania nad zmianą modelu strukturalnego obsługi komunikacyjnej miasta, liniami zbiorowej komunikacji publicznej, szczególnie w zakresie komunikacji tramwajowej.

Potrzeba taka zaistniała, w wyniku dokonanych zmian ustrojowych oraz społeczno-gospodarczego życia mieszkańców. Wymarły wielkie dzielnice przemysłowe, a nastąpił żywiłowy rozwój usług i handlu oraz rozproszeniu uległa działalność produkcyjna. Rozpoczął się również dynamiczny rozwój motoryzacji.

To wszystko wpłynęło na zmianę kierunków i sposobu podróżowania mieszkańców.

Przeprowadzone kompleksowe badania zachowań komunikacyjnych mieszkańców Łodzi dostarczyły danych niezbędnych do opracowania i wdrożenia w 2001 r. nowego układu przestrzennego linii tramwajowych i efektywniejszego systemu sporządzania, wzajemnie skoordynowanych, rozkładów jazdy dla poszczególnych linii. System ten został trafnie i syntetycznie opisany w interpelacji.

W okresie wdrożenia Łódź liczyła ok. 790 tys. mieszkańców, z komunikacji zbiorowej korzystało 72% podróżujących, dobową ilość podróży wynosiła ponad 974 tys. przy 30% przesiadkowości.

Nowy układ przestrzenny linii tramwajowych, pomimo zmniejszenia ilości linii z 23 do 15, spowodował odwrócenie proporcji w ilości przewozów w poszczególnych rodzajach komunikacji, z przewagą komunikacji tramwajowej nad autobusową, co było celem narzuconym uchwaloną przez Radę Miasta polityką transportową, przy spadku ilości podróży z przesiadaniem się do 15,1%. Jest to najkorzystniejszy wskaźnik w porównaniu z innymi miastami w Polsce.

Na przestrzeni lat 2001 – 2006 nastąpił spadek ilości mieszkańców Łodzi do poziomu ok. 775 tys. przy jednoczesnym wzroście ilości samochodów o ok. 50%. Skutkiem tego, pomimo wyraźnej poprawy funkcjonowania komunikacji zbiorowej, ilość podróży wykonywanych w okresie jednej doby zmalała do wysokości 825 tys.

Na obraz funkcjonowania komunikacji w dwóch ostatnich latach mają niewątpliwy wpływ zmiany i zakłócenia wynikające z realizacji w Łodzi wielkich inwestycji współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej, dotyczących modernizacji układu drogowego i systemu wodociągowo-kanalizacyjnego.

Natomiast wprowadzone zmiany w funkcjonowaniu głównie linii tramwajowych, po zakończeniu modernizacji trasy ŁTR, polegające na rozrzedzeniu kursowania tramwajów, zostały spowodowane przede wszystkim przyjętą 10-ciominutową częstotliwością kursowania pociągów na linii 11 obsługującej programowo trasę ŁTR. Dla wzajemnego skoordynowania rozkładów jazdy na trasie ŁTR, niezbędnym jest zbudowanie rozkładów jazdy na tym samym module czasowym, dla wszystkich linii kursujących po tej trasie.

Jednocześnie, w oparciu o wielkości zmierzonych potoków ruchu, zracjonalizowano częstotliwości linii kursujących po innych trasach z wyjątkiem tras po al. Mickiewicza – Piłsudskiego i Zielona – Narutowicza.

Pragnę również nadmienić, iż odpowiednie służby na bieżąco kontrolują napelnienia i punktualność kursowania pojazdów MPK – Łódź. W przypadku zanotowania nieprawidłowości będą dokonywane niezbędne korekty.

WICEPREZYDENT MIASTA



Jarosław Wojcieszek

Do wiadomości:

1/ Pan Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi,

2/ Wydział Organizacji i Kadr UMŁ,