



WICEPREZYDENT MIASTA ŁODZI

Łódź, dnia 20 lipca 2009 r.

ZDiT.OKS.0521-145/09

**Pan**

**Witold Skrzydlewski**

**Pan**

**Tadeusz Gapiński**

**Radni**

**Rady Miejskiej w Łodzi**

*Szanowny Panie Radny,*

W odpowiedzi na interpelację, zgłoszoną przez Panów Radnych podczas obrad LXI sesji Rady Miejskiej w Łodzi w dniu 8 lipca 2009 r., dotyczącą nieprzestrzegania rozkładów jazdy przez motorniczych łódzkiej komunikacji miejskiej oraz podjazdu tramwaju na przystanek początkowy tuż przed planowanym odjazdem, uprzejmie informuję, iż realizacja rozkładów jazdy na liniach tramwajowych i autobusowych funkcjonujących w systemie lokalnego transportu zbiorowego jest ściśle uzależniona od warunków ruchu występujących w mieście. W przypadkach torowisk wbudowanych w jezdnie, których w Łodzi jest dużo - ponad 30% tras (w centrum m.in. to ulice: Narutowicza, Zielona, Pomorska, Kilińskiego, Gdańska, Kopernika), przejazd tramwaju blokują stojące na torach pojazdy.

Do pętli krańcowej na ul. Strykowskiej prowadzone są dwie linie tramwajowe nr 1 i 6. Szczególnie narażona na straty czasu z powodu kongestii jest linia nr 1, biegnąca ul. Kilińskiego na całej jej długości. Mniejsze utrudnienia związane z zatłoczeniem ulic odnotowuje się na linii nr 6, której trasa we wbudowanym w jezdnię torowisku przebiega jedynie odcinkowo w ul. Rzgowskiej, Franciszkańskiej oraz na fragmencie ul. Wojska Polskiego.

Z raportów Sekcji Nadzoru Ruchu MPK-Łódź Sp. z o.o. wynika, iż prowadzący pojazdy w miesiącu czerwcu zgłosili na liniach nr 1 i 6 łącznie ponad 50 przypadków opóźnień, w zdecydowanej większości spowodowanych zatłoczeniem ulic, przy tym zgłoszenia w opóźnieniach na linii nr 1 były dwukrotnie częstsze niż na linii nr 6.

W zakresie zgłaszanych przez pasażerów uwag dotyczących podjazdu na przystanek początkowy pociągu tuż przed planowanym odjazdem informuję, iż prowadzący po zakończeniu kursu ma obowiązek sprawdzić czystość przedziału pasażerskiego, sprawność działania kasowników. Rozkłady jazdy są konstruowane między innymi pod kątem tych zaplanowanych do wykonania czynności. Istotny jest również fakt, iż prowadzącemu pojazd przysługują przerwy (na posiłek, odpoczynek itp.), których długość ściśle regulują przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 z późn. zm.).

Powoduje to przesunięcie czasowe pomiędzy przyjazdem na pętlę krańcową a podstawieniem tramwaju bądź autobusu na trasę dla nowych pasażerów.

Reasumując, wprowadzenie separacji ruchu ogólnomiejskiego od tramwajowego lub tramwajowo-autobusowego wydaje się jednym z kluczowych warunków koniecznych dla zdecydowanej poprawy punktualności kursowania linii w centrum miasta.

Nadmieniam, iż MPK-Łódź Sp. z o.o. zobowiązało się do przeprowadzenia dodatkowych, wyrywkowych kontroli prowadzących pojazdy na pętlach krańcowych.

*Z wyrazami szacunku*

**WICEPREZYDENT MIASTA**

*M. Maciaszczyk*  
**Maria Maciaszczyk**

Do wiadomości:

1/ Pan Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi

2/ Wydział Organizacji i Kadr UMi