

**Protokół nr 40/III/2021**

**posiedzenia Komisji Transportu i Ruchu Drogowego**  
**Rady Miejskiej w Łodzi**  
**z dnia 11 marca 2020 r.**

**I. Obecność na posiedzeniu:**

stan Komisji - 9 radnych  
obecnych - 9 radnych  
nieobecnych - 0 radnych

oraz zaproszeni goście.

Listy obecności stanowią załącznik nr **1 i 2** do niniejszego protokołu.

Zaproszenie dla radnych na posiedzenie stanowi załącznik nr **3** do niniejszego protokołu.

Zaproszenie dla gości na posiedzenie stanowi załącznik nr **4** do niniejszego protokołu.

**II. Proponowany porządek posiedzenia:**

1. Przyjęcie Porządku posiedzenia.
2. Przyjęcie protokołów z dnia 21 stycznia 2021 r., 4 lutego 2021 r. i 18 lutego 2021 r.
3. Zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – druk nr 43/2021.
4. Informacja na temat realizacji wniosków po Komisjach wyjazdowych w dniach 24.09.2020 r., Bałuty i 17.10.2019 r., Widzew. (ZDiT, ZIM, BIM).
5. Sprawy różne i wniesione.

**III. Przebieg posiedzenia i ustalenia:**

**Ad.1. Przyjęcie Porządku posiedzenia.**

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski** powitał radnych, zaproszonych gości i po stwierdzeniu quorum (na podstawie podpisów radnych złożonych na liście obecności) otworzył posiedzenie Komisji. Zapytał czy są uwagi do porządku posiedzenia.

Uwag nie zgłoszono.

Poddał pod głosowanie przyjęcie porządku posiedzenia.

Komisja w głosowaniu: 3 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

#### **Ad.2 Przyjęcie protokołów z dnia 21 stycznia 2021 r., 4 lutego 2021 r. i 18 lutego 2021 r.**

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski** zapytał czy są uwagi do protokołów. Uwag nie zgłoszono, Przewodniczący poddał pod głosowanie.

Komisja w głosowaniu: 5 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

#### **Ad. 3. Zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – druk nr 43/2021.**

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu** przedstawił projekt uchwały, który stanowi załącznik do protokołu.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „jeżeli chodzi o kartę łodzianina i ta podwyżkę cen biletów dla osób, które nie posiadają karty łodzianina, to ona będzie obowiązywać od 1 maja, tak?, Czyli umożliwiamy wszystkim mieszkańcom rozliczenie się do 30 kwietnia i wtedy następuje podwyżka?”

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „dokładnie tak, takie było założenie. Biorąc pod uwagę możliwość elektronicznego A - rozliczenia się B – zawnioskowania o kartę łodzianina i też kupno migawki to myślę, że wszystkie osoby powinny zdążyć. My też przyłączymy się do akcji informacyjnej, która prowadzi Urząd Miasta w zakresie kart łodzianina, ale jeżeli Państwo, jako Radni uchwalą tą taryfę to też będziemy mogli posługiwać się tymi stawkami informując mieszkańców, jakie będą różnice cenowe ”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „w obecnej taryfie był bilet miesięczny na jedną linię a na dwie linie można było wykupić?”

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „to nie było na dwie linie, to był jednoliniowy tam można było wskazać, jeśli po trasie się poruszało, była taka opcja. To były bilety sprzedawane w niewielkiej skali”

**Radny p. Sebastian Bulak:** „jak wyglądała sprzedaż miesięczna i roczna?”

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „imienny liniowy ulgowy to miesięcznie było 25 sztuk, 12 sztuk, 16 sztuk. Jeżeli chodzi o normalny to było 120 sztuk, 147 sztuk. W porównaniu do biletów gdzie sprzedaje się około 25-30 tysięcy biletów wszystkich to była skala ułamek procenta”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „przeciętnie 150 sztuk normalnych i 25 ulgowych, można zaokrąglić do 200 biletów, a jedna linia roczna?”

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „ja mówię o 2020 roku. Jeśli chodzi o jedną linię roczną to było w granicach biletów to jest około 240 tysięcy biletów względem około 56 mln biletów okresowych na wszystkie linie. Przepraszam że powiedziałem to była wartość sprzedaży. Rocznie około 3 tysięcy biletów, a biletów okresowych to jest sprzedaż na poziomie prawie 700 tysięcy biletów ”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „jaki jest koszt produkcji biletu?”

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „żaden, ponieważ tu jest kwestia plastikowej karty”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „to, dlaczego zmniejszamy ofertę dla mieszkańców”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „chcielibyśmy mieszkańców przekonwertować, bo różnica w cenie nie jest duża, na to, aby mieli możliwość korzystania ze wszystkich linii”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** założenie jest zrozumiałe, ale to wygląda tak, jakbyśmy chcieli mieszkańców uszczęśliwiać na siłę, jaka to kwota?”

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „seniorzy mają bilet w cenie na wszystkie linie i seniorzy mają bilet w cenie 25 zł na wszystkie linie w strefie pierwszej”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „jak kształtuje się kwota dla innych grup, jak będą wchodzić te podwyżki?”

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „różnica 10 zł, ale zyskują dostęp do wszystkich linii, bez potrzeby dokasowywania biletów czasów, jeśli zmieniają linię.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „nadal zmuszamy ich na siłę, nie rozumiem, że zamiast rozszerzać ofertę, zmniejszamy ją. Jeżeli sprzedaje się 25 sztuk w miesiącu biletów ulgowych jednoliniowych, 10 zł ewentualnie więcej będą Ci użytkownicy płacili”.

”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „Pan mówi tu, jeżeli mówimy o 25 to są bilety ulgowe tu jest różnica 5 zł „,

**Radny p. Sebastian Bulak:** „mi chodzi tutaj o ofertę, w momencie, w którym mamy ofertę bardziej rozbudowaną to nie zmuszamy mieszkańców do tego, aby korzystali ze wszystkich linii, albo, że mogą skorzystać z jednej linii, jak chcą a do kasować bilety jednorazowe. I tak miasto na tym zyskuje. Ograniczając ofertę dla mieszkańców powodujemy to, że mieszkańcy są do czegoś przymuszani”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „mógłbym się z Panem zgodzić, gdyby różnica była dwukrotnie większa, bądź 30%, ale tutaj mamy różnice w cenie dość niewielką, czyli 5 albo 10 zł, za to możemy zyskać dla pasażera dużo większą elastyczność. Spotykamy się niestety z sytuacjami takimi, że pasażer, który ma wykupioną migawkę na jedną linię on ją jeździ natomiast jak się przesiada to ten bilet kasowany już nie jest. Chcielibyśmy tą taryfę ujednoczyć i spowodować, że jak będą objazdy, będą jakieś zmiany to będzie możliwość elastycznego dopasowania się pasażerów do tej komunikacji. Posiadając taki bilet pasażer ma swobodę, do tej pory musiał dokupić bilet, zwiększa się jego mobilność na terenie miasta”.

**Radny p. Sebastian Bulak:** „czy w momencie, kiedy procedujemy tą uchwałę a nie ma wszystkich opinii Związków Zawodowych do projektu tej uchwały, czy my możemy procedować tę uchwałę, czy też nie możemy z punktu prawnego?”

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „to ja odpowiem, możemy, bo opinię Związków Zawodowych muszą dotrzeć do momentu głosowania finalnego na sesji, możemy procedować”.

**Radny p. Mateusz Walasek:** „ja będzie to technicznie wyglądało, czy ten uprawniony będzie musiał okazywać w trakcie kontroli tą kartę łodzianina, czy to będzie w trakcie sprzedaży tylko kontrolowane, jak będzie wyglądało sprawdzanie tego?”.

**Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „tak jak wspomniałem na początku założenie jest takie, aby było to z automatyzowane, czyli osoby posiadające kartę łodzianina nie będą zobowiązane posiadać jej podczas kontroli, ponieważ ulga zbudowana w systemie łodzianina, to ta ulga zostanie przetransferowana do systemu migawka i przypisana na koncie pasażera z określoną datą. Wraz z tymi zmianami chcielibyśmy wdrożyć w jednym momencie, albo etapowo też wprowadzanie innych ulg przypisanych do pasażera. Mamy wielu pasażerów, którzy podróżują i kupują bilety z łódzką kartą dużej rodziny i muszą taką kartę okazywać podczas zakupu biletów i kupować osobiście. Chcielibyśmy też ten proces

z informatyzować w taki sposób, aby też pewne grupy zniżek tak jak Łódzka Karta Dużej Rodziny były zintegrowane z Kartą Łodzianina też były zapisywane na koncie pasażera i tym samym, aby można było te bilety swobodnie kupować w wielu punktach sprzedaży”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski** mam prośbę, abyście jak najbardziej czytelnie przygotowali informację na temat tych zmian, które będą następowały, bo to jest najważniejsze. Zwłaszcza te dotyczące seniorów, wydłużające ich bilety, dające możliwość dojechania dalej, aby nie było jakiś niepotrzebnych problemów”, Przewodniczący poddał pod głosowanie projekt uchwały druk nr 43/2021.

Komisja w głosowaniu: 7 głosach „za”, 1 głosie „przeciw” i 1 głosie „wstrzymującym się”- wydała opinię pozytywną.

#### **Ad.4. Informacja na temat realizacji wniosków po Komisjach wyjazdowych w dniach 24.09.2020 r., Bałuty i 17.10.2019 r., Widzew. (ZDiT, ZIM, BIM).**

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „, chętnie wysłuchamy, co się zadziało po naszych wyjazdowych komisjach przedstawiciele Zarządu Dróg i Transportu, Zarządu Inwestycji Miejskich i Biura Inżyniera Miasta, bo tak naprawdę wszystkich po kolei dotyczyły tam tematy, z którymi się zderzyliśmy w trakcie podróżowania na rowerach. Proponuję zacząć od Bałut. Czy ze ZdiT, Zim i BIM są dla nas jakieś informacje? My przyjęliśmy wnioski, czy coś w tym zakresie zostało zrealizowane?. Zaczniemy od Placu Wolności i tu się robi problem z dojazdem do Parku Staromiejskiego, później z przejazdem do Parku Staromiejskiego i później z podróżowaniem po Parku Staromiejskim i wyjazdem tak, aby dotrzeć do ulicy Smugowej i dalej na kolejny Park. Czy ktoś z Państwa może nam odpowiedzieć czy coś z tym problemem zostało zrobione?”.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:**, „jeśli mogę wejść w słowo, nie wiem czy jest w tej chwili obecny Dyrektor Grzegorzycy, ale razem z dyrektorem i Panem Barańskim spotkałem się w kwestii Nowomiejskiej dotąd trzy razy, jeszcze z Zarządem Inwestycji Miejskich i tam chyba wyklaruje się jakieś rozwiązanie, przynajmniej liczę, że jesteśmy na dobrej drodze, aby przy okazji przebudowy Nowomiejskiej i ulicy Północnej akurat zapewnić ten przejazd z Placu Wolności do Parku w miarę cywilizowany sposób, choć nie idealny. Zdecydowanie w lepszych warunkach niż odbywa się to teraz. Szczegóły nie są finalnie ustalone, więc wolałbym ich nie podawać”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „,dziękujemy, czekam na głos Dyrektorów dojeżdżamy do Parku Helenów jest szansa tam dojechać, jak wygląda dalej projekt przebudowy ulicy Ogrodowej, Północnej z uwzględnieniem ścieżek rowerowych?”.

**Pan Tomasz Grzegorzycy z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „,tu powinien Zarząd Inwestycji Miejskich zająć stanowisko powiedzieć parę słów o projekcie przebudowy ulicy Północnej, który zakłada budowę drogi rowerowej po północnej stronie, czyli parku tak naprawdę”.

**Pan Marcin Sośnierz Zarząd Inwestycji Miejskich:** „,niestety nie będziemy w stanie udzielić odpowiedzi na to pytanie, dlatego, że ja niestety nie jestem zaznajomionym ze szczegółami, jeżeli chodzi o dokumentację projektową w tym zakresie, ponieważ tym zajmuje się Wydział Rewitalizacji. U nas w Zarządzie Inwestycji Miejskich niestety z Wydziału Rewitalizacji niestety nikogo nie ma, więc nie potrafię odpowiedzieć na to pytanie, jakie są szczegóły rozwiązań w tym zakresie, w zakresie dróg rowerowych”.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „,mogę ponownie poratować pracowników ZIM-u, jeśli jest taka wola, to wyjaśnię”

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „myślę, że większość wie jak będzie wyglądała ulica Ogrodowa po remoncie tylko jestem ciekawy jak się poszczególne instytucje przygotowały na dzisiejsze posiedzenie, gdzie wiedzę miały od piątku. Wystarczyło przejrzeć dwa protokoły z naszych obrad, gdzie są wskazywane jednoznacznie wszystkie tematy, które poruszyliśmy i na nie odpowiedzieć, zrealizowano, niezrealizowany, w trakcie realizacji, itd., bo to też daje nam odpowiedź na traktowanie nas, jako radnych przez poszczególne instytucje Urzędu Miasta Łodzi. Oddaje głos Panu Marcinowi Henczowi”.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „ w Zarządzie Inwestycji Miejskich faktycznie są dwa pionierzy, jeden zajmując się rewitalizacją, a drugi innymi inwestycjami także potrafię sobie to jakoś wytłumaczyć, że obecny z nami p. Marcin Sośnierz akurat szczegółów nie zna. Tam faktycznie wzdłuż ulicy Północnej jest planowana separowana droga rowerowa po stronie parku i ciąg pieszo-rowerowy po drugiej stronie, po stronie kamienic. W przypadku, gdy te ciągi dochodzą do skrzyżowania z Kilińskiego, będą zrealizowane przejazdy. Praktycznie na całym skrzyżowaniu i będzie można tym samym przejechać na drugą stronę pod Pałac Bidermanów i dalej w stronę Parku Helenów. Z tego, co udało mi się ustalić w strategiach inwestycyjnych Miasta jest to, aby powstał tam ciąg pieszo-rowerowy do Parku Helenów, a w przyszłości droga rowerowa. Jest to jedna z niebieskich tak zwanych szlaków, czyli miejsc gdzie można zrobić fajną przestrzeń pieszą i rowerową wzdłuż terenów zielonych i tutaj pod tym względem Miasto planuje. Można powiedzieć, że nasza wycieczka jakoś wpłynęła, bowiem połączenie Nowomiejskiej z Parkiem Helenów się pojawiło po naszej wycieczce. Nie wiem czy to bezpośrednio nasza zasługa, ale wszystko na to wskazuje, że Miasto jest na dobrej drodze”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „przejeżdżamy Park Helenów i mamy dyskusję na temat znaku ustąp pierwszeństwa dla rowerzystów na wysokości ulicy Źródłowej”.

**Pan Maciej Formański Dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „dokonaliśmy dodatkowych oględzin tego miejsca, to jest zapowiadająca zmiana w przepisach drogowych, będziemy mieli zmianę w zakresie pierwszeństwa pieszych wkraczających na przejście. To miejsce jest rozważane również w tej grupie czy należy dokonać zmiany czy nie należy. My podtrzymujemy stanowisko, co do bardzo słabej widoczności zwłaszcza rowerzystów nadjeżdżających wzdłuż rzeki Łódki z za takiego ogrodzenia. Mimo, że jest tam ograniczenie prędkości, jest przejście dla pieszych natomiast rekomendujemy pozostawienie znaków A7 nie ze złośliwości tylko z troski o bezpieczeństwo rowerzystów nadjeżdżających niewidocznych dla kierowców pojazdów nadjeżdżających od ulicy Wierzbowej, wyjeżdżających z prawej ich strony za bogatej zieleni i ogrodzenia. Trudne są do oceny warunki po stronie parku, tam też roślinność w postaci krzaków zbliżała się do tej jezdni. Mimo chęci pójścia w stronę deklarowaną, ujednolicenia zasad, to jest to miejsce, które nie jest to przecięcie drogi rowerowej z jezdnią tylko połączenie parku z parkiem. Podtrzymujemy to stanowisko jednak związane bezpośrednio z bezpieczeństwem wszystkich tych, którzy tam się poruszają na rowerach”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „czy nie można postawić tam tablicy zachowaj ostrożność?”.

**Pan Maciej Formański Dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „teraz mamy sytuację jednoznaczną jest przejazd rowerowy, jest zmiana zasad pierwszeństwa w stosunku do uregulowań formalnych. Ta tablica mogłaby być rozważana z likwidacją tam przejazdu rowerowego, pozostawieniem przestrzeni do przemieszczania się pomiędzy parkami”.

**Pan Janusz Maciaszek: kierownik w Biurze Inżyniera Miasta:** „znak A7 może być umieszczany także w innych miejscach przecinania się kierunku ruchu, gdy obowiązek ustąpienia pierwszeństwa tego przejazdu wynika z przepisów ustawy i tutaj, ponieważ to nie jest droga ten wyjazd z tego parku to jednak możemy ten znak tam zastosować. My stoimy na

takim stanowisku. Nie mamy jakiś innych możliwości poinformowania rowerzysty, że może on być niewidoczny dla kierującego pojazdem. Ustawodawca nie przewidział czegoś takiego”.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „jeśli dochodzimy do wniosku, że pewne miejsca są kłopotliwe do oznaczenia, bo brakuje ogólnych znaków wynikających z kodeksu, może moglibyśmy wzorem tego, co powiedział Pan Przewodniczący opracować jakiś nasz znak łódzki, który będzie znakiem informacyjnym i byśmy go umieszczali w miejscach, w których może potencjalnie dochodzić do kolizji rowerzysty i kierowcy”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „ja na kolejną komisję przyniosę propozycje znaku, który moglibyśmy postawić przy ścieżkach rowerowych, może nie tyle czarny punkt ile taki z napisem zwolnij. Docelowo jest to jakieś rozwiązanie”.

**Pan Maciej Formański Dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „chciałbym zaznaczyć, abyście Państwo nie odbierali naszego stanowiska, jako dogmat, czy obrane niewiadomo, czego, to my odpowiadamy tam za ludzkie życie, na tę chwilę nie widzimy możliwości zmiany tego”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „kolejny punkt ulica Zgierska Aleja Włókniarzy – ulica Niezapominajki, czy są jakieś plany związane z tą drogą rowerową?”

**Pan Maciej Formański Dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „aktualne stanowisko wiele się nie zmieniło, jeśli chodzi o Biuro Inżyniera Miasta. Przede wszystkim odniosę się do przejścia dla pieszych przez Aleja Włókniarzy, to jest przejście przez drogę krajową, w związku z tym to przejście jest predyscynowane do tego, aby posiadało sygnalizację świetlną. Wszystkie dogmaty dotyczące bezpieczeństwa ruchu mówią o tym, że należy albo sygnalizować, albo likwidować. Nie widzimy możliwości uruchomienia przejazdu rowerowego na żadnych zasadach, bo bezpieczeństwo pieszych jest tam zagrożone”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „następny punkt skrzyżowanie ulicy Zgierskiej i Świętej Teresy”.

**Pan Maciej Formański Dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „przeanalizowaliśmy koncepcję przekazaną przez Pana z Fundacji Fenomen ona sprowadzała się do budowy azylu na ulicy Zgierskiej, przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego przez ulicę Zgierską i jednocześnie z uwagi na geometrię ta koncepcja wymagała wyłączenia lewoskrętu z ulicy Świętej Teresy w ulicę Zgierską. Obecnie mamy wyłączony lewoskręt ze Zgierskiej w Świętej Teresy natomiast ze Świętej Teresy do ulicy Zgierskiej możemy skrócić w prawo lub w lewo. Koncepcja tam przedstawiona eliminuje możliwość skręcania w lewo. Rekomendujemy w tej chwili zachowanie lewoskrętu ze Świętej Teresy z uwagi na charakterystykę ruchu i zapotrzebowanie w tamtym miejscu. Natomiast godnym rozważenia jest budowa azylu w ocenie naszego Biura z przejściem dla pieszych, ale bez przejazdu rowerowego”.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „czy jest to decyzja Biura Inżyniera Miasta czy z mieszkańcami, bo wiem, że się toczą konsultacje z mieszkańcami?”

**Pan Maciej Formański Dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „z mojej wiedzy do Biura Inżyniera Miasta wpłynęła koncepcja dotycząca budowy szlaku Sokołówki, w którym ten problem przejeżdżania przez ulicę Zgierską był analizowany i rekomendacja ze strony BIM była taka, że przejazd rowerowy przez ulicę Zgierską wymaga sygnalizowania. Natomiast były rozważane koncepcje zbliżenia tego albo do ulicy Świętej Teresy bądź ulicy Liściastej, gdzie taka sygnalizacja świetlna funkcjonuje”

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „jeśli konsultacje z mieszkańcami się dalej toczą to warto by było się wstrzymać z jakimiś ruchami”.

**Pan Maciej Formański Dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „mówię o kwestiach bezpieczeństwa, nasze Biuro nie organizuje żadnych konsultacji społecznych w tym zakresie”.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „w dniu 25 marca 2021 roku odbędzie się połączona Komisja Transportu i Ruchu Drogowego z Komisją Ochrony Środowiska, na której

będziemy rozmawiać o tej kwestii jak ułatwić Łodzianom przemieszczanie się tymi terenami, może wstrzymajmy się”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „teraz omówimy Widzew – Rondo Inwalidów, czy było coś rozważane, sprawdzane?”.

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „było rozważane, generalnie wszystkie skrzyżowania w ciągu trasy WZ, duża ich część między innymi Rondo Inwalidów wchodzi w koordynację z innymi skrzyżowaniami stąd te długości cykli są dostosowywane do innych skrzyżowań. Tutaj za bardzo nie było możliwości ani wydłużenia, ani skrócenia tego cyklu trwania. Natomiast tam się pojawiło pytanie odnośnie długości faz. Odbyłoby się to kosztem funkcjonowania transportu zbiorowego, bo ja powiedziałem skrzyżowania chodzą w koordynacji z innymi. Natomiast, jeśli chodzi o wyświetlanie dłuższego zielonego dla rowerzystów, czyli zapala się czerwone dla pieszych, świeci zielone dla rowerzystów, generalnie unikamy tego typu rozwiązań, aby nie doszło do nieszczęśliwej pomyłki sygnalizatora rowerowego z pieszym”.

**Radna p. Marta Przywara:** „chciałabym poruszyć temat związany z ulica Puszkina, przejazd między jednym, a drugim rondem. Zaraz po naszej komisji złożyłam interpelację 9 grudnia 2019 roku i pozwolę sobie zacytować fragment odpowiedzi, który otrzymałam. Cytuję: „w sprawie uporządkowania pionowego i poziomego oznakowania dla pieszych i rowerzystów na ulicy Puszkina informuję, że w celu poprawy bezpieczeństwa w miesiącu styczniu 2020 roku zostanie dokonana korekta oznakowania w oznakowaniu pionowym ciągu pieszo-rowerowego i wymiana znaków średnich na znaki mini”. To jest fragment tej odpowiedzi sytuacja wygląda tak, ja rozumiem, że teraz jest zima i wtedy też była zima, więc na odmalowanie znaków trzeba było poczekać. Znaki zostały wymienione natomiast rzecz, o której mówiłam od początku, czyli wprowadzenie oznakowania poziomego w postaci roweru i znaku pieszego tak, aby nie było wątpliwości, gdyż jest tam różnorodna nawierzchnia, dlatego zależało mi, aby wprowadzić oznakowanie poziome, które będzie jasno wskazywać, że tam będzie i pieszy i rowerzysta. Minął już ponad rok i w dalszym ciągu jest to niezrealizowane”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „czy jest szansa, abyście Państwo pomalowali te znaki?”

**Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu:** „tak to zostanie pomalowane, jak tylko pozwolą warunki pogodowe. Powinniśmy zacząć malować od 1 kwietnia”.

**Radna p. Marta Przywara:** „dziękuję, wiem, że Zarząd Dróg i Transportu przeprowadził tam wizję, ale rok to trochę za długo”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „Rondo Sybiraków znaki D2, A7, C12, B20, A5, czy Biuro Inżyniera Miasta zastanawiało się czy jest szansa zrobić porządek, aby tych znaków na tym rondzie nie było aż tyle?”

**Pan Maciej Formański Dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „pokazał slajd Ronda Sybiraków. Rozważamy bardzo poważnie rezygnację z kilku A7 w tym miejscu, natomiast niepokoi nas roślinność. Problem dotyczy narożnika północno-wschodniego Ronda Sybiraków. Jest tu cały przekrój sytuacji. Może zacznę od sytuacji związanej z torowiskiem tramwajowym. Z uwagi na nieuregulowane zasady wzajemnego pierwszeństwa przejazdu rowerowego, który ma pierwszeństwo przy przejeżdżaniu przez jezdnię i tramwaju poruszającego się po torowisku, który ma pierwszeństwo nad innymi pojazdami zawsze. Zasady pierwszeństwa przy przejeździe rowerem przez torowisko są nieuregulowane w związku z tym z całą pewnością pozostaniemy z oznaczeniem znakami A7 bezpośrednio przed torowiskiem tramwajowym, na każdym z przejazdów. Rozważamy bardzo poważnie rezygnację z oznaczenia znakami przejazdu przez jezdnię. Należy wziąć pod uwagę występującą roślinność w rozkwicie rowerzysty, który nadjeżdżałby z tej strony w konflikcie

z pojazdem, który zjeżdża z rondo turbinowego uzyskując niezłą prędkość około 50km/h, bardzo liczymy, że kierowcy po skręcie, po opuszczeniu skrzyżowania muszą przepuścić pieszych. O ile będą widzieć pieszego będą stawiać pytanie czy będą widzieć tego rowerzystę na tym odcinku. Na drugim odcinku układ jest jeszcze mniej korzystny. Mówiliśmy o tych znakach informujących o pierwszeństwie stojących w sprzeczności ze znakiem dla roweru. Musimy mieć jednolite zasady. Prosimy jeszcze o możliwość przeanalizowania”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „Przybyszewskiego – Lodowa zarzuty dotyczące stanu ścieżki, która nie była złą sytuacją. Z naszej strony była prośba oznakowania przed ulicą Dostawczą, aby poprawić bezpieczeństwo. Najtrudniejszy moment to wiadukt na ulicy Tomaszowskiej, Rondo Tomaszowska i Rondo Przy Alei Ofiar. To są miejsca, w których dojechać rowerem i rowerem odjechać stamtąd jest bardzo ciężko. Niestety po rozmowie z Zarządem Inwestycji Miejskich niemożliwe jest zbudowanie ścieżki rowerowej, po tym jak została wykonana droga i przejścia chodnikowe pod torami kolejowymi, dobrze rozumiem?”.

**Pan Marcin Sośnierz Zarząd Inwestycji Miejskich:** „pamiętam te dyskusję i tu rzeczywiście z naszej strony są poważne problemy, aby zlokalizować tą drogę rowerową. Pod względem kwestii przepisowych to bardziej Biuro Inżyniera Miasta”.

**Pan Maciej Formański Dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „nie mamy nic do dodania. W tej geometrii my żadnej drogi nie zmieścimy”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „czy na ulicy Tomaszowskiej jest możliwość wybudowania ścieżki rowerowej, czy są jakieś plany?”.

**Pan Janusz Maciaszek:** „w Biurze Inżyniera Miasta planów takich nie ma”.

**Pan Marcin Sośnierz Zarząd Inwestycji Miejskich:** „planów dotyczących ścieżki rowerowej na ulicy Tomaszowskiej nie ma. Wydaje mi się, że tam jest zbyt wąsko, żeby ją gdzieś zlokalizować”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „a działki wzdłuż ulicy są prywatne, nie są własnością Miasta, macie Państwo taką wiedzę?”

**Pan Marcin Sośnierz Zarząd Inwestycji Miejskich:** „na ten moment nie mam, musiałbym to zweryfikować”.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „chce jeszcze dopytać się o ten wiadukt, Pan Maciaszek wspominał o stronie zachodniej tam rzeczywiście są 3 budynki, które jeśli byśmy się zdecydowali budować tę drogę trzeba by było je wywłaszczyć to pewnie sporo kosztowało. Po stronie wschodniej tego terenu jest więcej, czy tam było analizowane, czy byłaby szansa wstawić ciąg pieszo-rowerowy?”.

**Pan Janusz Maciaszek Biuro Inżyniera Miasta:** „pas drogowy po wschodniej stronie od wiaduktu do posesji teren jest zarządcy drogi, natomiast na wysokości tej działki prywatnej niestety idzie po granicy z chodnikiem. Nie wiem, jaka jest tam szerokość chodnika, ale nie damy rady tam zmieścić ciągu pieszo-rowerowego, zgodnie z przepisami”.

**Pan Maciej, Formański Dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „Biuro inżyniera Miasta nie zajmuje się budową rozwoju sieci drogowej, proszę potraktować odpowiedź przedmówcy, jako informację. Nie chcę, aby moja wypowiedź była zrzucana na ZdiT. Generalnie powinniśmy rozważyć, kto za to odpowiada, kto jest zarządcą drogi”.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „Lodowa i Dąbrowskiego, czy tam w ogóle jest możliwe porobienie przejazdów rowerowych przez to skrzyżowanie na poszczególne strony tego skrzyżowania, czy jest możliwe dopuszczenia ciągu pieszo-rowerowego na chodnikach wzdłuż Dąbrowskiego?”.

**Pan Tomasz Mielczarek Biuro Inżyniera Miasta:** „można rozważać wyznaczenie przejazdów rowerowych przez jezdnię ulicy Dąbrowskiego tylko proszę zwrócić uwagę, że ta jezdnia jest bardzo szeroka na obu wylotach. Z jednej strony są 4 pasy ruchu a z drugiej 5. Dlatego wyznaczenie w obecnym stanie przejazdów rowerowych byłoby w mojej ocenie dość



niebezpieczne. Dlatego wspólnie z Zarządem Dróg staraliśmy się najpierw opracować koncepcję zmiany organizacji ruchu zawężenia wlotów oraz wprowadzenia ruchu okrężnego na tym skrzyżowaniu. Wtedy przy zawężonych wlotach do dwóch pasów wprowadzenie ruchu rowerowego, przejazdów rowerowych przez jezdnię ulicy Dąbrowskiego byłoby prostsze i bezpieczniejsze”.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „czy ciągi wzdłuż ulicy Dąbrowskiego byłyby możliwe do realizacji?”

**Pan Tomasz Mielczarek Biuro Inżyniera Miasta:** „to z kolei uzależnione jest od tego, jaka tam jest szerokość chodników i w jakim one są stanie”.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz:** „czy nie można by było tych 3 pasów tak zwęzić, żeby zostały dwa, a dodatkowo doszedł pas rowerowy w każdą stronę?”

**Pan Maciej, Formański Dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „to jest trudne pytanie, bo pociąga wszystko ze sobą. Nie możemy skrzyżowanie zwęzić z 3 do 2 pasów, zapominając o problemie istniejącym, a skupimy się na przemieszczaniu się rowerem okazjonalnie. Tam dużych natężeń rowerowych nie ma. Natomiast niewątpliwie mamy podstawowe zagrożenie związane z dużym natężeniem ruchu. Nie ma ani projektów, ani środków na to przeznaczonych. Jeśli skupimy się na pasie rowerowym, a nie nad rozwiązaniem podstawowej kwestii bezpieczeństwa to nawet, jeśli mówimy o rozwiązaniu tymczasowym ono będzie nie ładne, ale będzie bezpieczne to, to zrobimy ”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** „tam nie ma ruchu rowerowego, bo nie ma, po czym jeździć. Skupmy się na bezpieczeństwie, ale nie zapominajmy o wszystkich użytkownikach drogi. Ta część Łodzi i układ drogowy wymaga wiele do życzenia”.

#### **Ad.5. Sprawy różne i wniesione.**

Przewodniczący Komisji poinformował, że kolejne posiedzenie odbędzie się w dniu 25 marca 2021 roku. Będzie to wspólne posiedzenie z Komisją Ochrony Środowiska.

Na tym posiedzeniu zakończono.

**Protokół sporządziła**

**Aneta Rabenda**

**Przewodniczący Komisji**

**Krzysztof Makowski**