

**Protokół nr 39/II/2021**

**posiedzenia Komisji Transportu i Ruchu Drogowego  
Rady Miejskiej w Łodzi  
z dnia 18 lutego 2021 r.**

**I. Obecność na posiedzeniu:**

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

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. Zasady organizacji ruchu na drogach oraz transport publiczny i komunikacja miejska w trakcie pandemii (BIM, ZDiT, MPK).
3. Informacja na temat kolejnych etapów wprowadzania Miejskiego Roweru Publicznego w Łodzi (ZDiT).
4. Informacja o przygotowaniach nowej organizacji ruchu w związku z rozpoczęciem budowy stacji Łódź Polesie (tunel średnicowy) oraz przedstawienie informacji o rozpoczęciu budowy pozostałych stacji (ZDiT, BIM, ZIM, Dep. Strategii i Rozwoju).
5. Sprawy różne i wniesione.

**III. Przebieg posiedzenia i przyjęte ustalenia:**

**Ad.1. Przyjęcie porządku posiedzenia**

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski** powitał radnych, zaproszonych gości i po stwierdzeniu quorum, otworzył posiedzenie Komisji.

Poinformował, że do Komisji został skierowany projekt uchwały w sprawie pozbawienia ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Ogrodowej do al. Mickiewicza dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych - **druk nr 33/2021**. Zaproponował wprowadzenie tego projektu do porządku w punkcie 1a.

Dodatkowo zaproponował, aby w punkcie sprawy różne i wniesione Komisja zaopiniowała wystąpienie do ZiM o przeprowadzenie audytu BRD przed planowanym remontem ul. Przybyszewskiego na odcinku od Rydza Śmigłego do ulicy Kilińskiego. Jest to temat poruszany podczas spotkania z Radą Osiedla Zarzew.

Uwag do zmian porządku obrad nie zgłoszono.

**Przewodniczący** poddał pod głosowanie przyjęcie porządku posiedzenia.

Komisja w głosowaniu przy **8** głosach „za”, **braku** głosów „przeciw” i **braku** głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

**Ad. 1a. Rozpatrzenie projektu uchwały w sprawie pozbawienia ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Ogrodowej do al. Mickiewicza dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych - druk nr 33/2021.**

**p.o. Zastępcy Dyrektora ZDiT p. Marcin Woźniak** przedstawił projekt uchwały.

Pytania i dyskusja.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** czy oprócz tego, że zmieni się charakter tej drogi, czy będą inne konsekwencje tej zmiany czyli pozbawienia ulicy Gdańskiej kategorii drogi powiatowej?

**p.o. Zastępcy Dyrektora ZDiT p. Marcin Woźniak:** tylko zmieni się kwalifikacja budżetowa, to, z jakich środków będziemy dokonywać naprawy. Czyli zamiast z części powiatowej to z części gminnej.

**Radny p. Mateusz Walasek:** chodzi o ul. Jasne Błonia tam zostało powiedziane, że przy drodze, która jest niższej kategorii niż gminna nie można wskazać zakazów parkowania, nie może być egzekucji tego przez Straż Miejską. Rozmawiałem z Biurem Inżyniera Miasta i mam takie pytanie czy to wyjęcie z tej kategorii wpływa na to czy to jakoś zmienia, jeżeli chodzi o egzekucję zakazu parkowania?

**p.o. Zastępcy Dyrektora ZDiT p. Marcin Woźniak:** moim zdaniem nie. To jest droga publiczna, nie pozbawiamy jej kategorii i to nie jest droga wewnętrzna.

**Radny p. Mateusz Walasek:** ja odnoszę to do sytuacji ulicy Jasne Błonia, która jest drogą wewnętrzną. Czy na drodze wewnętrznej, jeżeli zmienimy kategorię, jest możliwość ustawienia zakazów skutecznych i czy można tam egzekwować zakaz parkowania przez Straż Miejską?

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** można pod warunkiem, że się ustawi znak strefa ruchu. Wtedy na drodze wewnętrznej, która jest drogą prywatną, obowiązują wszystkie przepisy ruchu drogowego.

**p.o. Kierownika w Biurze Inżyniera Miasta p. Janusz Maciaszek:** jeśli jeszcze oznaczymy znakiem drogowym: droga wewnętrzna, to też obowiązują wszystkie przepisy

ruchu drogowego. Nie tylko tam gdzie mamy strefę ruchu. Ustawodawca zezwolił albo w ten sposób oznakować albo w ten sposób.

Więcej pytań nie zadano. Głosów w dyskusji nie zabrano.

**Przewodniczący** poddał pod głosowanie projekt uchwały w sprawie pozbawienia ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Ogrodowej do al. Mickiewicza dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych - **druk nr 33/2021**.

Komisja w głosowaniu przy **8** głosach „za”, **braku** głosów „przeciw” i **braku** głosów „wstrzymujących się” pozytywnie zaopiniowała projekt uchwały w sprawie pozbawienia ul. Gdańskiej na odcinku od ul. Ogrodowej do al. Mickiewicza dotychczasowej kategorii drogi powiatowej i zaliczenia jej do kategorii dróg gminnych - **druk nr 33/2021**.

## **Ad. 2. Zasady organizacji ruchu na drogach oraz transport publiczny i komunikacja miejska w trakcie pandemii (BIM, ZDiT, MPK).**

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:**, jeżeli chodzi o komunikację publiczną to zasady funkcjonowania w zakresie rozkładów jazdy są utrzymane takie same, jeżeli chodzi o częstotliwości bazowe i wzmocnienia, które są realizowane bądź poprzez zwiększenie częstotliwości w tych kursach, które są bardziej obciążone i stanowią jakby kręgosłup, np. linia 70, 8 czy 2. Natomiast, jeżeli chodzi o linie dedykowane, np. do stref przemysłowych to tutaj w dedykowanych kursach, w miarę posiadanych rezerw liniowych są uruchamiane tzw. bisy i tam, gdzie zaobserwowana jest większa liczba pasażerów w tych pojazdach to ten kurs jest najczęściej bisowany. Oczywiście w miarę posiadanych zasobów, bo te zasoby nadal są wykorzystane na wysokim poziomie, ale otrzymujemy informacje zbierane przez MPK o ilości osób i tam gdzie są te przepełnienia to staramy się reagować, szczególnie, gdy dostajemy sygnały od zakładów pracy. Jedziemy na miejsce, żeby zrobić kontrolę napełnienia pasażerów, jaki tabor jest wysłany na linię, czy to jest tabor pojedynczy czy podwójny. Tak żeby pasażerowie czuli się najbardziej bezpiecznie. Jeżeli chodzi o sprawę przycisków i otwierania drzwi, to podjęliśmy decyzję wcześniej kontaktując się z Sanepidem, który nie wydał swojego stanowiska w tej sprawie twierdząc, że takie tematy związane z przyciskami są elementem indywidualnej polityki. Dla nich są pewne zalecenia. Natomiast po drugiej stronie położyliśmy na szali kwestie mrozów, które się objawiły poniżej 10 stopni w związku, z czym też mieliśmy sygnały od pasażerów, że pojazdy są wyziewane poprzez otwieranie drzwi i to nie jest dla nich komfortowe. Niektórzy zgłaszali z tego tytułu choroby, przeziębienia, więc podjęliśmy decyzję, aby jednak mimo wszystko po Warszawie, po Wrocławiu takie przyciski do otwierania drzwi uruchomić. Nie mieliśmy żadnych skarg, że te drzwi są tak otwierane, raczej pasażerowie wolą siedzieć w pojazdach, które nie są wychładzane, jest w nich ciepło. Nadal bardzo ważna sprawa to jest sprzedaż biletów. Niestety nadal mamy połowę tego, co w styczniu 2019 roku czy 2020 roku. W 2021 roku za styczeń to jest połowa tej sprzedaży. Myślę, że bez powrotu studentów na uczelnie i uczniów do szkół ta tendencja się utrzyma i ta sprzedaż będzie nadal o połowę mniejsza.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** a kwestia załogi i zatrudnienia w MPK?

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** nie mamy w tym momencie uwag tego typu żeby znaczna ilość kadry była wysyłana czy skierowana przez Sanepid na kwarantannę czy występowałyby problemy chorobowe ze strony Covid. My już przygotowujemy się dosyć

intensywnie do tych zamknięć związanych ze stacjami, więc też stawiamy pewne wymogi, co do obecności kadr. Nie ma na razie ze strony MPK zgłoszeń, że zasoby są niewystarczające.

**p.o. Zastępcy Dyrektora ZDIT p. Tomasz Grzegorzczak:** jeżeli chodzi o ruch na drogach to on utrzymuje się dalej na poziomie niższym niż w miesiącach charakterystycznych przed pandemią. Jeżeli chodzi o strefę płatnego parkowania to tu notujemy delikatny wzrost wpływów, natomiast w porównaniu rok do roku jest to około 80% dochodów, które były realizowane przed pandemią. Jeżeli chodzi o kwestie przycisków to nadal utrzymujemy skrzyżowania z włączonymi przyciskami dla pieszych, uważamy, że jesteśmy w przededniu kolejnej fali zakażeń i sytuacji epidemiologicznej na chwilę obecną nie ma takiej potrzeby żeby te przyciski uruchamiać.

Pytania i dyskusja.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** jadąc na komisję przejeżdżałem ulicą Wydawniczą i tam jest takie przejście dla pieszych, gdzie nikt nie chodzi, jak nie ma autobusu to zero ruchu, natomiast, co jakiś czas włącza się to czerwone światło właśnie ze względu na to, że włączony jest przycisk. Czy przy tego typu przejściach istnieje możliwość przywrócenia włączania zielonego światła przez pieszego, kiedy on się pojawi, a nie cyklicznie, co jakiś czas. Kolejne takie przejście jest na ul. Północnej na wysokości Szpitala MSWiA. I tak można wymieniać te przejścia, gdzie światła zapalają się bez sensu, gdy nie ma pieszych. One spowalniają i blokują ruch i doprowadzają do pewnych zatorów.

**p.o. Zastępcy Dyrektora ZDIT p. Tomasz Grzegorzczak:** oczywiście jest możliwość indywidualnego włączenia lub wyłączenia poszczególnych przycisków i tutaj techniczne możliwości są. Pytanie tylko czy skoro poszedł komunikat do mieszkańców, że nie muszą przyciskać przycisków i teraz wykluczenie z całego zbioru pojedynczych przejść przyniesie pożądany efekt. Wydaje mi się niezasadnym dzielenie na różne grupy tych sygnalizacji świetlnych.

**Radny p. Marcin Hencz:** rozumiem argumentację ZDiT, że jest to problem, że nie wszyscy mogliby zrozumieć, kiedy wcisnąć, kiedy nie. Przy części tych sygnalizacji jest przejazd rowerowy, czy nie można było by pod tym względem jakoś podkreślić fotokomórkę, która automatycznie załącza sygnalizację dla rowerów żeby ona też jakoś łapała pieszych i zmieniała cykl takiego światła?

Wiem, że Warszaw montuje już od roku czujniki przy przejściach, tylko wychwytyjące pieszych, w sensie fotokomórki, które mają samemu przełączać przyciski. Czy coś takiego było rozważane w Łodzi? Jeden aspekt to jest to, o czym mówił przewodniczący, że to blokuje ruch samochodowy, ale znam także relacje motorniczych MPK, którzy zauważają, że to również tamuje ruch tramwajowy, a wiadomo, że nagle takie dodanie ekstra półtorej, dwóch minut do przejazdu to jest już wydłużenie czasu przejazdu i może się przesiadka nie zająć. Czy macie pod tym względem plany zmodyfikowania, żeby jakimś cudem te przyciski, jednak częściowo zaczęły w jakiejś perspektywie działać?

**p.o. Zastępcy Dyrektora ZDIT p. Tomasz Grzegorzczak:** Warszawa jest dosyć bogatym miastem i generalnie inwestuje w infrastrukturę, która jest przeciętnie czterokrotnie droższa od naszej łódzkiej, i to jest odpowiedź na drugie pytanie. A odpowiedź na pierwsze pytanie brzmi: tak, są detektory ruchu rowerowego i one faktycznie powinny i rozpoznają, jeżeli są dobrze ustawione, ruch rowerowy, określając zazwyczaj prędkość poruszania się takiego pojazdu, więc one tak naprawdę nie identyfikują pieszych. Pomijam kwestię, że one są zazwyczaj skierowane na przejazdy rowerowe, zatem żeby je skierować inaczej trzeba by było dostawić kolejny detektor dla wyłącznie pieszych. Nie ukrywam, że przy jednym

skrzyżowaniu Julianowska, Pojezierska, Zgierska takich detektorów trzeba by dołożyć licząc na szybko około 10 sztuk na jedno skrzyżowanie.

**Radny p. Marcin Hencz:** powiedział pan, że to jest duża różnica cenowa. Czy to jest 1 do 4 czy tylko rzucone z głowy?

**p.o. Zastępcy Dyrektora ZDIT p. Tomasz Grzegorzczak:** mówię o urządzeniach, które stosuje Warszawa. Oni przeciętnie wydają czterokrotnie więcej na urządzenia i detektory te dotykowe. To są urządzenia trzy, czterokrotnie droższe niż nasze łódzkie. My mamy budżet, jaki mamy i dokładanie w tej chwili kolejnych detektorów w sytuacji gdzie mamy potrzeby w zakresie remontów sygnalizacji wydaje nam się nie do końca sytuacją niezbędną i konieczną.

**Radny p. Marcin Hencz:** rozumiem, że teraz to by było kosztowne, ale w przypadku przebudowywanych ulic, gdzie robimy wszystko od nowa, nikt nie analizował tego tematu czy nie można by zrobić także detektorów pieszych?

**p.o. Zastępcy Dyrektora ZDIT p. Tomasz Grzegorzczak:** z detekcją pieszych jest ten problem, zwłaszcza w ścisłym centrum, że ona również będzie działać na pieszych idących chodnikiem wzdłuż budynków. Czyli osoba, która nie będzie zainteresowana przejściem, przechodząc obok zostanie wykryta przez detektor i sygnalizator się załączy mino, że nikt nie będzie przechodził.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** wydaje mi się, że pomysł detektorów dla pieszych jest dobrym pomysłem, oczywiście koszty są duże, ale w tych niektórych sytuacjach jak ul. Północna może warto zrobić analizę, żeby na niektórych skrzyżowaniach, gdzie detektor nie będzie wywoływany przez ludzi idących wzdłuż jezdni to może tam jednak zainwestować w te detektory i pomyśleć o tym na przyszłość przy przebudowach. Rozumiem argumentację ZDiT natomiast pytanie czy nie warto spróbować tego na niektórych skrzyżowaniach gdzie tego ruchu nie ma aż tak dużego natomiast obecne cykle ten ruch spowalniają.

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** w nawiązaniu do wypowiedzi pana radnego Hencza chciałem zasygnalizować, że w ślad za przyciskami do otwierania drzwi mimo wszystko rozważamy i badamy kwestię przywrócenia przystanków na żądanie, bo jednak po uruchomieniu tych przycisków pojawiły się głosy od pasażerów, że należałoby pójść dalej i te przystanki przywrócić, bo jednak to też przyspiesza transport zbiorowy i w niektórych miejscach może oprawić ruch aut razem z autobusami czy też skrócić czasy przejazdów, zwiększyć możliwość przerw. Będziemy to rozważać i na pewno zwrócimy się do Warszawy, do Wrocławia, aby swoimi doświadczeniami podzielili się.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** a czy my te przyciski dla pieszych przez rękawiczkę czy jak dotknijemy łokciem możemy uruchomić?

**p.o. Zastępcy Dyrektora ZDIT p. Tomasz Grzegorzczak:** tak, powinny się uruchomić.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** ja byłbym skłonny, aby zaapelować do ZDiT, aby rozważył przywrócenie możliwości włączania tych przycisków, natomiast oczywiście chciałby poznać opinię wszystkich członków Komisji, co o tym sądzą? Jeśli się okaże, że większość z was uważa, że jednak powinno zostać tak, jak jest to oczywiście nie ma dyskusji i możemy przejść dalej pomijając ten punkt.

**p.o. Zastępcy Dyrektora ZDIT p. Tomasz Grzegorzczak:** mam propozycję, rozwój sytuacji jest taki jaki jest, liczba zakażeń znowu zaczęła rosnąć, czy moglibyśmy się z tym przyciskami jeszcze wstrzymać do kolejnej komisji i wtedy próbować podejmować jakieś decyzje, w zależności od rozwoju sytuacji. Nie ukrywam, że w obecnej chwili odklejenie

wszystkich taśm i później ewentualne zaklejanie za dwa tygodnie to jest proces, który po pierwsze trwa, kosztuje i który zajmuje czas pracowników.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** ja wiem, ale na większości tych przycisków nie ja już taśmy, bo one się już poodklejały ze względu na warunki atmosferyczne, itd. Dziś wysłuchamy głosów radnych i będziemy jakąś decyzję podejmowali.

**Radny p. Marcin Hencz:** przewrotnie powiem, że nie jestem fanem istnienia w ogóle tych przycisków, ale to jest odrębna dyskusja czy przyciski powinny być w mieście czy nie. W sytuacji, w której są i mogą w czymś pomagać nigdy nie uważałem żeby pandemia była argumentem za tym żeby je wyłączać. Są różne inne argumenty, o tym można kiedyś pogadać filozoficznie, może opracować strategię gdzie je montować, czy montować czy nie. Są miasta, które ich nie montują, niemniej jednak sam wpływ na pandemię wydaje mi się znikomy i raczej byłbym za włączeniem ich z powrotem z tego powodu, choć oczywiście nie jestem wirusologiem i to jest moja lekka opinia radnego, nie na mnie spoczywa ta wyższa odpowiedzialność za to.

**Radny p. Sebastian Bulak:** dobrze, że pan radny zauważył, że nie jest wirusologiem i na nim nie spoczywa żadna odpowiedzialność, no, więc jeżeli nie podejmuje żadnej odpowiedzialności to mam propozycję żeby się nie odzywał. Tutaj pan przewodniczący prosił o opinię i jeżeli pan radny uważa, że nie potrzebne są przyciski, ale są potrzebne, ale włączmy je, albo ich nie włączmy, ale zróbmy jak chcemy, ale ja nie ponoszę odpowiedzialności, panie radny, pan jest radnym, a więc jednoznacznie proszę się określać. Tu panie przewodniczący uważam, że one nadal powinny zostać zaklejone, tak jak pan dyrektor słusznie zauważył mamy drugą falę epidemii niewygasającą tylko w tendencji wzrostowej i sytuacja jest taka, że nie wiem w jakim stopniu mogą wpływać te przyciski na wzrost pandemii, ale we wszystkich miastach przyciski są zaklejane chociażby ze względu bezpieczeństwa psychicznego mieszkańców więc bardzo proszę wziąć to pod uwagę.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** dziękuję panu radnemu i prośba o to abyśmy się starali nie odnosić się do wypowiedzi innych radnych w sposób atakujący. Pan przewodniczący Hencz wyraził swoją opinię podkreślając oczywiście, że nie jest specjalistą, zresztą nikt z nas nie jest specjalistą w tym zakresie, a możemy własną opinię wyrazić, jako radni.

**Radny p. Marcin Hencz:** ja w ramach ad vocem do pana radnego Bulaka, pan trochę tego nie rozumie, bo pan się nie interesuje tymi tematami, odstawiam po prostu pandemię na bok, nawet jak ona się skończy, wydaje mi się, że powinniśmy wtedy na spokojnie usiąść i poprowadzić dyskusję nad sensem montażu tych przycisków w zależności od miejsca. Są argumenty za, są przeciw. Wrocław praktycznie tych przycisków nie ma, Warszawa nie wszędzie je montuje i tylko o to mi chodziło. To powinna być szersza dyskusja. Przyciski mają swoje atuty w takim wymiarze komunikacyjnym, jeśli one są pomontowane i wydaliśmy na nie pieniądze to trudno nie doceniać tych atutów i nie chcieć z nich korzystać. O to mi chodziło panie Sebastianie, nie rozumiem tych emocji. Może za rok wrócimy do tej dyskusji.

**Radny p. Sebastian Bulak:** panie radny myślę, że taka dyskusja jak najbardziej może wrócić, powinna wrócić po epidemii, chętnie się przychylię do tego głosu.

**Radny p. Kamil Jeziorski:** może byśmy retrospekcję zrobili i spojrzeli wstecz jak w tramwajach te przyciski nie działały i należało za każdym razem, kiedy miało się ochotę wejść do tramwaju włączyć przycisk i to się spotkało z bardzo negatywnym odbiorem społecznym. Rzeczywiście nie wiemy jakie jest przełożenie na chorobę samą w sobie i czy rzeczywiście jest to taki punkt, gdzie ona może się przenosić, natomiast wygląda, że i tak w

centrum miasta te przyciski musiałyby działać bo tutaj Łódź jest dość mocno obciążona ruchem i pieszym i samochodowym ze względu na to, że ludzie mniej korzystają z transportu publicznego żeby się nie zarazić, wolą chodzić pieszo jeżeli mogą albo podróżować samochodem i wydaje się, że jak byśmy zrobili sytuację w której te przyciski od początku by działały to mielibyśmy zaraz na komisji co najmniej kilkanaście skarg na to żeby one zostały wyłączone ponieważ ludzie boją się ich dotykać. Także sytuacja jest trudna i z każdej strony są argumenty za i przeciw, ale ja wnioskuję żeby na razie jeszcze zostawić to tak jak jest. Być może jakby to rozwijało się w tę stronę, że liczba zachorowań będzie spadała, to jest alternatywa żeby to otworzyć, ale może teraz jeszcze tego nie ruszajmy.

**Radna p. Marta Przywara:** ja bym chciała poprzeć głos pana radnego Kamila Jeziorskiego. Wydaje mi się, że przyciski i korzystanie z nich nie jest na tyle w tym momencie uciążliwe żeby rzeczywiście się jakoś spieszyć z odklejaniem tych taśm. Wydaje mi się, że możemy poczekać aż rzeczywiście ten koronawirus się trochę wycofa, biorąc pod uwagę, że nie mamy pewności czy wpłynie to na większe rozprzestrzenianie się wirusa czy nie.

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** chciałem przypomnieć, że w takiej strefie wielkomiejskiej, może trochę szerzej, te przyciski nawet jeżeli były w standardowym trybie to one od wczesnego rana do późnego popołudnia i wieczora były w ogóle wyłączone, one działały jednocześnie z sygnalizacją świetlną, tak jak teraz, tylko w godzinach późno wieczornych czy nocnych były aktywowane. Na tych dalszych odcinkach poza centrum były całą dobę i to można dowolnie modyfikować, więc tylko poddaję pod dyskusję, co do tego jak te przyciski funkcjonują i tak naprawdę tutaj przyciski w detekcji radiowej czy dotykowej pomagają eliminować tą fazę i tym samym eliminować inne fazy na tym skrzyżowaniu na różnych skrzyżowaniach po to aby skrócić cykl. Natomiast w samym centrum te przyciski i tak od 6:00 do 19:00 mniej więcej były wyłączone.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** ja zwracam uwagę na tego typu przejścia, które nie są zbyt często używane, a znajdują się na trasach przelotowych i blokujących, dlatego też te przyciski, które są na skrzyżowaniach gdzie te światła są ze sobą jakoś połączone, no to wiadomo, że one działają w sposób spójny. Oczywiście, jeżeli mamy podzieloną opinię komisji, bo tak trzeba to przyjąć to do pana dyrektora zwracam się z taką prośbą, aby może na kolejną komisję taką informację przygotować jak to wygląda w innych miastach, zobaczymy jak to będzie dalej wyglądało z pandemią. Czy istnieje możliwość rozdzielenia na tyle, że można uruchomić takie przyciski, przejścia, które są dość rzadko używane, bo tam przechodzi 5, 10 osób w ciągu godziny.

Jeśli chodzi o te zmniejszone wpływy do budżetu, ja rozumiem, że jakieś wnioski, sugestie finansowe będziecie przygotowywali na komisję, bądź na sesję?

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** tak, będziemy na pewno o tym rozmawiać i to całkiem niebawem. To też jest związane z tym, co zostało ogłoszone przez miasto w zakresie Karty Łodzianina.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** rozumiem, że te przyciski, które uruchomiliście na razie nie wracacie do momentu żeby je znowu zablokować, czy w momencie, kiedy ta krzywa zakażeń będzie rosła jak rośnie w tej chwili, chcecie znowu przywrócić blokadę? Czy to jest czasowe czy na razie bezczasowe?

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** wydaje mi się, że trzeba pamiętać też o tym, że w marcu, kwietniu byliśmy zupełnie w innej sytuacji, w której ta świadomość społeczna była zupełnie inna. Zupełnie inaczej byłoby to odbierane rok temu, inaczej jest to odbierane teraz, wręcz pasażerowie domagali się tego żeby wróciły przyciski, bo widzieli w tym

przewagę bardziej i w ślad za tym cały czas się pojawiają głosy żeby przywrócić przystanki na żądanie, bo skoro można dotykać poręczy, można dotykać biletomatu to, dlaczego nie można otwierać drzwi przystanku na żądanie. My chcemy obserwować sytuację, nie robić nerwowych ruchów i też obserwować inne miasta, ale nie odbieraliśmy żadnych negatywnych sygnałów, ani telefonów, ani maili, które wskazywałyby na to, że jest to nieakceptowalne przez mieszkańców.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** ja do państwa radnych mam jeszcze prośbę, aby do kolejnej komisji, jeśli przemieszczacie się państwo samochodami, zwrócić uwagę na tego typu miejsca i może wtedy będziecie mieli jakieś opinie na bieżąco obserwując jak to wygląda w tych miejscach i przejściach dla pieszych, niekoniecznie uczęszczanych.

Więcej pytań nie zadano i głosów w dyskusji nie zabrano.

### **Ad. 3. Informacja na temat kolejnych etapów wprowadzania Miejskiego Roweru Publicznego w Łodzi (ZDiT).**

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:**, jeżeli chodzi o harmonogram i zakres zadań to na tę chwilę realizowane są zadania przede wszystkim formalne, uzyskaliśmy kopię polisy odpowiedzialności cywilnej z załącznikami, zgodnie z umową. Przekazane zostały projekty rowerów, stojaków rowerowych, terminali, strony internetowej, aplikacji, interfejsu i teraz nad tym pracujemy. Wymieniamy się korespondencją, rozmawiamy on-line, chcemy dopracować wszystkie dokumenty, tak żeby one przybrały taką formę, jaką maksymalnie możemy od wykonawcy wymagać, więc uzgadniamy te projekty. Co prawda, jeżeli chodzi o kształt roweru to on został zaprezentowany w ostatniej sondzie, jego kolorystyka, rower i stacja rowerowa jest typowa, bo ci operatorzy systemu działają z reguły na tych samych zestawach, które są w innych miastach, ponieważ tak mają ten system zbudowany i on ma być uniwersalny. Czy to ma być firma A, B czy C działa to bardzo podobnie, więc można się spodziewać kształtu systemu, jaki jest w Toruniu, Bydgoszczy bądź Bielsko Białej, jeżeli chodzi o wygląd stojaków bądź o wygląd rowerów, a kolorystyka będzie w barwach związanych z odcieniami szarości żeby korespondowała z meblami miejskimi, z tym co mamy wypracowane na terenie Łodzi. Jeżeli chodzi o kolejne elementy to mamy już tutaj przekazanie dokumentów określających prawa i obowiązki użytkowników w szczególności regulamin korzystania i też tutaj pracujemy wewnętrznie i z prawnikami, po obu stronach żeby ten regulamin był prawidłowy. Czekamy na dostarczenie decyzji uzgodnień z Biura Architekta Miasta i Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków względem wyglądu stojaków rowerowych, totemów informacyjnych i terminali. Udało nam się spotkać z przedstawicielem pani konserwator zabytków w związku, z czym przedstawiliśmy wygląd tej stacji, założenia. Wydaje się, że zostało to zaakceptowane, ale musi to przejść cały proces formalny żeby uzyskać zgodę. No i czekamy w kolejności na kwestie dostawy rowerów, ale to jeszcze chwila, bo najpierw są wszystkie te kwestie formalne i później kolejne etapy to są dostawy, testy i uruchomienie.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** a jest mi pan w stanie powiedzieć, planowane dostarczenie rowerów do 30 stycznia?

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** zgodnie z harmonogramem w pierwszej dekadzie maja powinny być dostarczone rowery.



**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** czy trzymamy się harmonogramu? Czy w związku z tą pandemią wyniknęły jakieś opóźnienia np. w dostawie rowerów, itd., itd.

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** na chwilę obecną takich informacji nie otrzymaliśmy. Na pewno, jeżeli takie informacje otrzymamy to będziemy się nimi dzielić i prosić wykonawcę o jakieś szczegółowe wyjaśnienia. Natomiast na chwilę obecną proces trwa i nie dostaliśmy, więc czekamy i trzymamy się tego harmonogramu, który jest.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:**, czyli tam nie ma żadnych opóźnień, idziemy według tych wytycznych, które na razie były przyjęte?

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** na tę chwilę nie ma, aczkolwiek wiadomo, że może się pojawić jakieś opóźnienie, natomiast myślę, że jakby wszystkie te rzeczy, które mieliśmy ustalić, ustaliliśmy dosyć szybko, więc to też pozwoliło wykonawcy na to żeby podejmować dalsze decyzje w zakresie szczególnie tych elementów wyglądu.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** wiele firm zamawia podzespoły, komponenty np. z Chin, Tajwanu, z Indii czy innych części tego kraju, a w związku z pandemią spotykają się z opóźnieniami. Czy w związku z tym firma, która wygrała zapewnia was, że jest w terminie, czy pytaliście się, lub możecie zapytać, tak żeby nas poinformować, jak to wygląda?

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** nie tylko w kontekście części rowerowych, ale wszystkich części nawet dostawy i problemy z dostępnością kontenerów, które nie są odsyłane z powrotem do Chin jest problem z wyprodukowaniem nowych kontenerów, więc to może mieć wpływ. Natomiast na pewno będziemy tutaj wykonawcę odpytywać, sprawdzać, na jakim jest etapie produkcji tych rowerów, natomiast w tej chwili całość naszej pracy polega na tym, żeby ustalić, bo to są pewne terminy, my i wykonawca jesteśmy związani tym żebyśmy terminowo przekazywali sobie informacje dot. uwag związanych z tą dokumentacją, więc zamkniemy ten proces i będziemy już koncentrować się na kwestii monitorowania produkcji, dostaw, tego typu rzeczy.

Więcej pytań nie zadano i głosów w dyskusji nie zabrano.

#### **Ad. 4. Informacja o przygotowaniach nowej organizacji ruchu w związku z rozpoczęciem budowy stacji Łódź Polesie (tunel średnicowy) oraz przedstawienie informacji o rozpoczęciu budowy pozostałych stacji (ZDiT, BIM, ZIM, Dep. Strategii i Rozwoju).**

**Główny Specjalista w Biurze Inżyniera Miasta p. Wiesław Żak:** omówił prezentację multimedialną.

Slajd 1: stworzyliśmy mapę, pakując wszystko na siatkę naszych ulic i oznaczyliśmy kolorami, w ten sposób, że te kolory tak jak 6 sierpnia, Struga to są kolory ZIM i ZDiT. Niebieskie to są kolory prac OSI nad wodociągami, żółte to są kolory gazowni nad gazociągami, zielone to są kolory ZWIK, które zajmują się zarówno naprawami, remontami kanalizacji i wodociągów i budują kanalizację. Mamy jeszcze te, które nas bardzo interesują to jest tunel średnicowy, komora, która będzie stacją Ogrodowa, komora, która będzie stacją Śródmieście, komora końcowa, i fragment komory przy Odolanowskiej.

Praktycznie rzecz biorąc, jeśli popatrzymy na rzeczy, które są na tej mapie to są to już rzeczy po ustaleniach jakiegoś kompromisu i po koordynacjach, które podjęliśmy. Część rzeczy została przesunięta na rok 2022, jak prace na Ogrodowej, które miały sięgać aż do Cmentarnej i przez to praktycznie rzecz biorąc uniemożliwić prowadzenie objazdu.

Slajd 2: opisaliśmy tutaj, co jest wymagane do tego żeby w miarę dobrze poruszać się po tym zagęszczonym terenie i przede wszystkim wymagamy od wykonawców i prowadzących prace zakończenia prac, które dotyczą ulicy Zachodniej, ul. Rewolucji i Sienkiewicza. Sienkiewicza częściowo jest przejezdna, ale są jeszcze wygradzenia i to wszystko ma się zakończyć do końca I kwartału tego roku. Będziemy w ten sposób mieli możliwość dwukierunkowego ruchu na Sienkiewicza, na Zachodniej oraz na Wschodniej. To będzie nam dawało pozycję wyjściową do rozpoczęcia prac na ul. Pomorskiej oraz do rozpoczęcia prac fragmentami na ul. Legionów. Natomiast skomunikuje nas to z jedną z jezdni ul. Północnej, którą podczas prac będzie przeprowadzony cały ruch dwukierunkowy i będzie pozwalało nam na dojazdy przez ul. Ogrodową, aż do miejsca wykopu, który będzie prowadzony do końca roku, 2022 kiedy zostanie wybudowany przystanek Polesie.

Objazdy, które będą możliwe do objechania tego newralgicznego miejsca to będzie ul. Zachodnia, Drewnowska, Karskiego do ul. Srebrzyńskiej później wyprowadzenie w Srebrzyńską.

Mamy kilka rzeczy, które ustaliliśmy z gestorami, żeby umożliwić praktycznie płynne przeprowadzenie tych objazdów, a mianowicie rozmawialiśmy o przeprowadzeniu ciepłociągów. Tutaj będzie podłączany zespół budynków i przez ul. Drewnowską będzie prowadzony ciepłociąg. On będzie częściowo prowadzony bez wykopowo, natomiast zajęty zostanie prawoskręt w stronę Manufaktury, jako zawężenie, wobec czego będzie miał minimalny skutek na przeprowadzenie ruchu ul. Drewnowską.

Mamy jeszcze rzeczy związane z usunięciem ciepłociągu starego na ul. Srebrzyńskiej ponieważ nowy będzie bez wykopowo położony, usunięcie starego, które jest wymagane zawsze w momencie kładzenia nowej infrastruktury zastępującej odbędzie się, jeśli będzie konieczne w tym roku, przez prowadzenie prac w sposób połówkowy czyli połowa jezdni będzie zajęta, usunięty fragment ciepłociągu i później zamiennie druga połowa.

Co do ciepłociągów mamy jeszcze kwestie na ul. Zachodniej, to jest metodą bruk prowadzenie ciepłociągu bez wykopowo, aczkolwiek jest rozpatrywana jeszcze możliwość wykonania tego w roku 2022, kiedy nastąpi zamknięcie ul. Zielonej przy budowie stacji Łódź – Śródmieście.

Obecnie początkowy etap stacji Łódź – Śródmieście będzie tego konsekwencją zamknięcie ul. Wólczańskiej i Zielonej. Tutaj to zamknięcie będzie dosyć uciążliwe dla mieszkańców, ponieważ również będzie utrudniony ruch samochodowy, ale także ruch pieszy. Zamknięte będzie ul. Zielona, nie będzie przejazdów tramwajów w kierunku wschód – Zachód. Cały czas kiedy będzie nieczynna ul. Wólczańska będzie czynna ul. Zachodnia i Kościuszki.

Do tego nakładają się rzeczy, które są związane z utrzymaniem bieżącym dróg i remontami.

**Główny Specjalista w Biurze Inżyniera Miasta p. Maciej Formański:** co do tych prac dodatkowych bierzemy je pod uwagę, ale decyzja jeszcze nie zapadła.

Kluczowe jest tu skrzyżowanie ul. Wólczańskiej i Zielonej. Ono będzie w tej chwili od miesiąca kwietnia czynne tylko w relacji Południa na Zachód i z Zachodu na Południe. Natomiast to, co będzie nie do przejścia i nie do przejechania to jest odcinek ul. Zielonej między Wólczańską a Kościuszki. I w związku z tym bardzo istotne stają się trasy 6 Sierpnia i

Więckowskiego również dla ruchu pieszego. Tutaj zielonymi liniami nie zaznaczyliśmy ul. Gdańskiej, która jest w zasadzie dedykowana pod wzmożony ruch tramwajowy również związany z objeżdżaniem zamkniętej ul. Zielonej. Także podstawowe osie w kierunku Północ Południe w przypadku zamknięcia ul. Wólczańskiej to jest ciąg Zachodnia Kościuszki oraz ul. Żeromskiego. Natomiast pozostałe rzeczy związane z Andrzeja Struga - 6 Sierpnia są jeszcze informacjami niepotwierdzonymi w tej chwili.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** jak będzie realizowany wywóz ziemi, tego transportu ciężkiego np. przy budowie przystanku Łódź - Polesie? Czy są wskazane drogi, które te ciężarówki będą wyjeżdżały i czy ewentualnie wiemy jak wyglądają te drogi przed i żebyśmy mogli porównać jak będą wyglądały po. Bo nauczony doświadczeniem problem jest zawsze z wyegzekwowaniem od wykonawcy czy realizatora naprawienia tego, co popsuł w trakcie inwestycji.

**Podinspektor w Biurze Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** jeszcze przed rozpoczęciem prac nad projektami stacji Śródmieście jak i Polesie wykonawca zwrócił się do nas czy wyznaczymy im trasę wywozu urobku. Wszystko skupiało się na tym, że my doprowadzamy generalnie najkrótszymi drogami, które w miarę wyglądają i nadają się do przeprowadzenia ruchu ciężkiego, czyli ta stacja Łódź Śródmieście, ul. Karskiego, Drewnowska do al. Włókniarzy i już drogami krajowymi poprzez Sikorskiego, Brzezińską, Wojska Polskiego do właściciela kopalń – bo tam mają umowę. Nie pozwalamy im generalnie pokazywać się tymi ciężarówkami w centrum miasta. Wszystko kierowaliśmy zawsze w kierunku al. Włókniarzy, tak powiedzieli, że będą to realizować, bo tylko ta ulica jest w stanie nam przenieść ruch ciężarówek, którego się spodziewamy. To jest oczywiście urobek z wierceń też między innymi z Odolanowskiej też do Drewnowskiej i to są grunty, które nie nadają się na razie do ponownego wykorzystania. Część gruntów, z tego co wykonawca podawał, zostanie przejęta na nasypy S14. Nie wiem jakie tam umowy są zawarte, ale część podobno faktycznie zostało wywiezione, ale to też pojechało ul. Maratońską od Włókniarzy i już firma realizująca budowę S14 realizowała na swoim terenie. Będziemy się starać żeby faktycznie tych ciężarówek nie wpuszczać na teren miasta. Albo poprzez stawianie dodatkowych znaków, albo już przez pertraktacje z wykonawcą robót.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** no tak, tylko wiemy jak Maratońska wygląda. Ona nie jest rewelacyjna.

**Podinspektor w Biurze Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** no tak, ale do S14 to jest jedyny dojazd do placów budowy gdzie te nasypy mają powstać.

**Radny p. Kamil Jeziorski:** chciałem zapytać jak państwo myślą przeprowadzić akcję informacyjną, bo jesteśmy w takim specyficznym momencie związanym z pandemią, ludzie przede wszystkim korzystają z transportu własnego a nie publicznego i widać, że tych samochodów jest więcej na ulicach. Jak państwo taką rzetelną informację chcą przekazać wszystkim użytkownikom i kiedy rozpocząć w związku z możliwościami objazdów, poruszaniem się po miastach, tak żeby np. rano, kiedy będą wyjeżdżali do pracy nie zauważyli, że ta droga jest zamknięta.

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** jeśli chodzi o kampanie informacyjne, to informacje, materiały przygotowuje zawsze biuro prasowe i ono prowadzi politykę informacyjną w tym zakresie. To też już zaczyna się dziać, szczególnie w zakresie stacji Łódź – Śródmieście, bo to jest dużo poważniejszy odcinek od Ogrodowej. Oczywiście Ogrodowa też jest bardzo ważna szczególnie, jeżeli ona rezonuje na Drewnowską. Natomiast w zakresie informacji drogowej już dwa dni temu umieściliśmy na tablicach komunikaty zmiennej treści, o tym, że od 20 lutego rozpocznie się budowa stacji Łódź – Polesie i będzie zamknięta

ul. Ogrodowa. Umieściliśmy także na wszystkich tablicach informacji pasażerskich komunikaty o tym, że ten odcinek będzie zamknięty, a także umieściliśmy zapowiedź głosową w pojazdach w okolicy tego rejonu prac tak, żeby pasażerowie poruszający się liniami na ŁTR bądź też 78, 87 te linie, które się zmieniają żeby tę informację mogli usłyszeć. Oczywiście wszystkie profile miejskie w mediach społecznościowych i strona internetowa zostały poinformowane i oczywiście media. W zakresie stacji Łódź – Śródmieście tych zmian będzie więcej. Natomiast ja przypomnę o jednym, bo to już było powiedziane, że pierwszy etap budowy stacji Łódź – Śródmieście nie zamyka możliwości przejazdu tramwajami, a także autami czy autobusami po ul. Zachodniej w relacji na północ i w relacji na południe. W związku z tym na razie ta uciążliwość będzie mniejsza, niemniej jednak ważna jest ta informacja i z Biurem Prasowym już rozmawiamy na temat akcji informacyjnej, nie tylko na tablicach, ale też w mediach jakąś pogłębioną, rysujemy stosowne schematy organizacji ruchu, także myślę, że już w niedługim czasie, bo chcielibyśmy żeby to wystartowało trochę szybciej, będziemy mogli te materiały opublikować. Tworzymy rozkłady jazdy, mogą być jakieś poprawki, jakieś korekty, ale co do zasady jesteśmy już przygotowani i organizujemy się na tę kampanię żeby ona gdzieś w pierwszym tygodniu marca wystartowała.

**Radny p. Kamil Jeziorski:** ja bardzo proszę tylko, bo pewnie zaraz do komisji będą służywały wnioski od niezadowolonych mieszkańców, żeby rzeczywiście się do tej informacji przyłożyć, bo ona będzie kluczowa, a obciążenie miasta i tak jest duże, a będzie jeszcze większe i wszyscy będziemy się denerwować w korkach. Bardzo proszę w imieniu swoim i kolegów, o to żeby rzetelnie to zrobić, bo to klucz do tego żebyśmy przeszli przez te remonty.

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** my to przyjmujemy i zdajemy sobie sprawę, że to jest istotne, dlatego wykorzystujemy wszystkie kanały wizyjne, dźwiękowe, które są na mieście, gdzie jest styk pasażera czy kierowcy z jakąś infrastrukturą informacyjną. Natomiast, jeśli chodzi o ten pierwszy etap to podszedł bym do tego na spokojnie i na pewno drugie, dalsze etapy tej stacji, kiedy ul. Zachodnia dla aut będzie musiała być zamknięta ze względu na budowę ścian szczelinowych, stropu. Wedle zapowiedzi wykonawcy 9 – 10 miesięcy zajmie mu I etap więc na razie ten moment nie będzie takim dużym utrudnieniem. Na pewno później będzie to utrudnienie większe.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** mam taka prośbę, pewnie zrobilibyśmy przed 11 marca (wtedy mamy posiedzenie komisji) zrobili spotkanie w temacie propozycji organizacji ruchu zwłaszcza komunikacji miejskiej. Będziecie wtedy gotowi żeby cos nam przekazać?

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** oczywiście będziemy gotowi tylko nie wykluczam, że Biuro Prasowe opublikuje coś wcześniej, ale możemy sobie to wszystko na komisji, nawet po publikacji materiałów, omówić.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** poprosiłbym jeszcze Biuro Inżyniera Miasta, aby nam drogą mailową dostarczyć informacje o kierunkach i drogach, które i jakimi drogami będzie wywożona ziemia, ewentualnie elementy, które w trakcie budowania stacji będą się pojawiały.

Informacja o tym jak będzie wyglądał ten ruch w momencie zamknięcia ul. Ogrodowej jest dostępna na stronie internetowej Urzędu Miasta.

Ja ma jeszcze pytanie, jakby mogli mi panowie jeszcze raz przybliżyć, rozpoczynamy w ten weekend, zamykamy ul. Ogrodową. Kiedy planujemy zakończyć tę inwestycję, oczywiście zakładając, że nie będzie poślizgów związanych ze stacją Łódź – Polesie?

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** z informacji, które TLK ostatnio zaktualizowało to jest data szokująca, to jest koniec 2022 roku.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:**, dlaczego ja się pytam? Otóż w przyszłym roku prawdopodobnie ruszy remont od ul. Legionów, Placu Wolności i całego tego kwartału i w momencie, kiedy to się pokryje to tam może być bardzo trudno.

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** potwierdzam, szykujemy się na taki okres równoczesnego prowadzenia robót.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** a w tej stacji Łódź – Śródmieście jest podany termin, jak oni chcą rozpocząć i zakończyć?

**Główny Specjalista w Biurze Inżyniera Miasta p. Wiesław Żak:** tam również jest podany grudzień 2022 roku. Tylko jest to podzielone na dwa etapy, etap zamknięcia ul. Wólczańskiej jest w tym roku, natomiast zamknięcia ul. Zachodniej jest w roku przyszłym.

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** tylko dodam, bo ten termin końca 2022 roku wydaje się być jednak mimo wszystko dość optymistyczny, on jest kontraktowy, ale jednak biorąc pod uwagę wszystkie okoliczności, które się wiążą z tą budową i stopień skomplikowania budowy to jednak oceniałbym, że to może potrwać rok dłużej. Natomiast na pewno ul. Zielona ze względu na zakres przebudowy będzie do samego końca zamknięta. W tym ostatnim etapie będzie też zamknięte skrzyżowanie Wólczańska Zielona, ponieważ zakres tego kontraktu nawierzchni torowo drogowej i peronowej jest od ul. Wólczańskiej czyli zmienia się lekko geometria torów co też będzie przebudowywane. To jest IV ostatni etap, natomiast mamy tutaj uzgodnienia takie i organizację ruchu, że torowisko będzie dostępne w każdym etapie. Natomiast w IV etapie już będzie otwarta ul. Zachodnia. Nawet być może gdzieś pod koniec III etapu, więc ul. Zachodnia II, III etap zamknięcie, ale już w IV otwarciu, jeszcze przed zakończeniem prac całkowicie na tym odcinku.

**Radny p. Marcin Hencz:** czy potwierdziły się zapewnienia, PLK, że wykonawca utrzyma relację tramwajową Północ – Południe? Czy my jesteśmy przygotowani pod względem taboru na przecięcie relacji Wschód - Zachód?

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** tak jak wspomniałem to był wymóg przetargu i ten wymóg cały czas oczywiście utrzymujemy, te tory mogą być tzw. bajpasem poprowadzonym bokiem w miejscu, w którym są obecne tory. Natomiast cały czas dwutorowa komunikacja, to też jest istotne, będzie utrzymana. Trzeba pamiętać też o tym, że w którymś momencie pojawi się remont skrzyżowania Zachodnia Legionów, ale też tutaj rozmawiamy na ten temat żeby te prace były tak zaprojektowane żeby można było ruch tramwajowy w relacji Północ – Południe również prowadzić, czy to po dwóch torach czy po jednym, ale żeby to było możliwe. Komunikacja tramwajowa jest tutaj niezbędna, aby przewieźć większą liczbę pasażerów. Jeżeli chodzi o tabor to przygotowaliśmy taką opcję maksymalną biorącą pod uwagę, że te roboty mogą się skumulować w wielu miejscach i to liczymy jakie linie możemy wydłużyć, jakie połączyć, gdzie potrzebne są wzmocnienia więc też na ten rok 2021 i do tego co się ma zadziać w marcu już się szykujemy. W sytuacji, w której niektóre linie pojedą objazdem, jak linia 12, niektóre zostaną skrócone, ale tym samym zostaną wzmocnione inne linie i tym łącznikiem między Wschodem a Zachodem będą musiały tworzyć zastępcze linie autobusowe.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski** podziękował za przygotowanie obszernej informacji.

Więcej pytań nie zadano i głosów w dyskusji nie zabrano.

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

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** czy wiadomo, kiedy jest planowane wznowienie czy zakończenie wykopu na ul. Franciszkańskiej na wysokości ul. Smugowej?

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** byłem w kontakcie ze ZWIK i MPK Łódź, ZWIK musiał wymienić dosyć duży fragment wodociągu, który uległ tam awarii i w tym momencie zostały odtworzone warstwy konstrukcyjne podtorza. Niestety niskie temperatury nie pozwalały na to żeby te szyny można było zespawać i ułożyć tak, żeby się nie zapadły później te płyty betonowe. Więc MPK czeka na odwilż, za około 10 dni zapowiadają odtworzenie tego torowiska. Grunt musi odmarnąć i być plastyczny, żeby nie kłaść teraz, bo później będzie problem technologiczny. Mam nadzieję, że najpóźniej do końca miesiąca czy początku marca to już zostanie uruchomione.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** gdyby pan taką wiedzę posiadał to proszę o informacje do pani sekretarz.

Jak mówiłem na początku chciałem prosić, abyśmy, jako komisja wystąpili do Zarządu Inwestycji Miejskich o przeprowadzenie audytu BRD bezpieczeństwa ruchu drogowego na planowanej inwestycji remontu ul. Przybyszewskiego między Marszałka Rydza Śmigłego a Kilińskiego. Ja miałem okazję być na spotkaniu z przedstawicielami Rady Osiedla Zarzew, jak również z przedstawicielami Osiedla Zarzew byliśmy na spotkaniu w ZIM z zespołem, który przygotowywał i będzie nadzorował realizację tej inwestycji, natomiast brak mi tam jest niestety takich danych przekonywujących o tym, że ta inwestycja faktycznie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie wykonany został audyt BRD, dlatego chciałem abyśmy jako komisja zwrócili się do Zim o wykonanie tego typu audytu. Jeśli macie jakieś pytania to ja chętnie odpowiem. Wiem, że temat jest trudny, ale uzyskałem zapewnienie, że środki na taki audyt w ZIM są.

**Radny p. Marcin Hencz:** na wstępie chciałem pogratulować inicjatywy, ten temat poruszaliśmy już na radzie BRD, dlatego że warto przed przebudową, zwłaszcza taką co trwa dosyć długi w okresie planowania, na którą mamy sporo czasu i która jest kompleksowa, jeśli chodzi o infrastrukturę, warto spojrzeć na to od strony bezpieczeństwa ruchu czy nawet przyszłej organizacji, która chcemy tam osiągnąć, powinny to być materiały wspomagające. Także możesz liczyć na mój głos „za” w tej kwestii i co więcej chciałem abyśmy na spokojnie któregoś razu spotkali się jako komisja i zastanowili czy nie wnieść takiej sugestii do ZIM, aby takie audyty były robione obligatoryjnie przy pewnego typu inwestycjach, bowiem o bezpieczeństwie pieszych ale też innych użytkowników ruchu trzeba mówić i myślę, że to powinien być zawsze wstęp do planowania inwestycji, czyli zrobienie rachunku sumienia co mamy w tej przestrzeni i co nam nawala w danej kwestii. Dotąd, jakby nie patrzeć, skupialiśmy się raczej na efektach, które chcemy osiągać, efekty czy to zwiększenia przepustowości samochodów, czy zwiększenia przepustowości tramwajów i trochę te kwestie bezpieczeństwa, zwłaszcza pieszych, nam ginęły w tym zamieszaniu.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** oczywiście ja to traktuję, jako jednostkową inicjatywę po kilku spotkaniach, natomiast czekam na wypracowane jakieś wytyczne zespołu, którym kierujesz w Miejskiej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i jestem otwarty, abyśmy usiedli i podyskutowali na temat przygotowań tego typu dokumentów, które na pewno pozwolą nam w sposób szczególny bronić takich rozwiązań inwestycyjnych, które są wtedy zaproponowane.

Głosów „przeciw” nie zgłoszono.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** uznam, że występujemy do ZIM o przygotowanie takiego materiału, takiego audytu.

Do Komisji wpłynęły dwa pisma:

1. Odpowiedź ze ZDiT na pismo Rady Osiedla Karolew – Retkinia – Wschód dot. zmiany zakresu ulicy Armii Krajowej z drogi wewnętrznej na drogę publiczną.
2. Odpowiedź ze ZDiT na pismo Międzyzakładowej Organizacji Związkowej Solidarność działającej w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego dot. dróg na których nastąpił zakaz wjazdu dla egzaminatorów i szkół, które uczą jeździć.

Pisma znajdują się w dokumentacji komisji.

**Radny p. Sebastian Bulak:** zawsze mam z tym problem, czy wiadukt będący przedłużeniem ul. Limanowskiego już jest ulicą Aleksandrowską czy też nie. Przed chwilą się tamtędy przemieszczałem i centralnie na środku tego wiaduktu jest potężna dziura i jak ktoś wjedzie w tę dziurę to na pewno zawieszenie do wymiany. Dziura ma wymiary około metr ma metr i głębokość około 60 cm. Podobna sytuacja jest na ul. Brukowej. W obu przypadkach bardzo bym prosił ZDiT o szybką interwencję i załatwienie tych ubytków.

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** oczywiście przyjąłem, zlecimy firmom załatwienie tych dziur. Teraz pogoda jest zdecydowanie lepsza, temperatura jest powyżej zera, więc będą na pewno wytwórnie masy asfaltowej czynne i to załatamy.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** to mam prośbę jeszcze jedną, jest mega dziura przy ul. Wałowej, pod wiaduktem jak z marszałka Piłsudskiego skręcamy w prawo i dojeżdżamy do Tesco, na samym końcu przed skrzyżowaniem z Widzewską.

**Radny p. Mateusz Walasek:** chciałem nawiązać do tego, o co pan przewodniczący pytał, ruchu po ulicy Plocka, Maczka, itd., warto zwrócić uwagę co na ten temat sądzi Lotnisko, bo zakaz na części ul. Maczka biegnącej wzdłuż Lotniska obowiązuje od lat około 9 i wygląda na to, że tam było całe kręcenie nauki jazdy pod terminalem, a to też nie do końca o to chodziło.

Druga sprawa to ul. Kaczeńcowa, jeśli chodzi o dziury.

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** ul. Kaczeńcowa również przyjęliśmy, także zlecimy do naprawy.

**Radny p. Robert Pawlak:** dwa, trzy tygodnie temu zgłaszałem ul. Broniewskiego przy ul. Tatrzańskiej i ul. Tatrzańską. Ul. Tatrzańska nie została zrobiona w ogóle, a są olbrzymie leje, jeden wielki przy przejściu dla pieszych przy ul. Rydla. Ul. Broniewskiego została naprawiona, natomiast dzisiaj te dziury z powrotem wychodzą. Należałoby wyciąć i całościowo naprawić, a nie placki robić. One przy mrozach i wodzie po dwóch tygodniach znowu są.

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** te dziury na ul. Tatrzańskiej również zlecimy, natomiast, jeżeli chodzi o tzw. placki, o których pan mówi to oczywiście najlepiej byłoby wyciąć i zrobić z rozkładarki dywanik asfaltowy, natomiast fizycznie rzecz biorąc, przy tych warunkach, przede wszystkim zabezpieczamy jak najszybciej te dziury żeby mieszkańcy nie uszkadzali sobie kół i felg. Jeżeli chodzi o wycięcie to nie zawsze jest to możliwe ze względu na podbudowę, której większość tych ulic nie ma i spękania tych

nawierzchni, tak jak np. mamy dziurę 2 metry kwadratowe i pojedziemy tam z kotłem i załatamy to szybko i małą powierzchnią i oczywiście jest to tymczasowo. Gdybyśmy chcieli to wyciąć to abyśmy jakąkolwiek gwarancję dostali od wykonawcy, na głębsze łatania, to trzeba byłoby się nawiązać asfaltem do niespękanej części i również to zrobić taśmą termotopliwą wkoło tego wycięcia. W wielu przypadkach ta powierzchnia nie byłaby wielkości 2 metrów kwadratowych tylko 50 albo 100 metrów kwadratowych. W związku z powyższym koszty wykonania byłyby dużo wyższe i szybkość wykonania w tych warunkach drogowych byłaby dużo dłuższa.

**Radny p. Robert Pawlak:** tak, ale dwa tygodnie to jednak trochę za szybko.

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** to chyba nie ta sama dziura.

**Radny p. Robert Pawlak:** według mnie ta sama.

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** to nic by nie zmieniło, jeżeli byśmy to wycieli i nie związali się z miejscem gdzie nie ma spękań to i tak w miejscu tego spękania woda dojdzie i to rozsadzi, tylko na łączeniu nowego asfaltu ze starym. Jeżeli jest słaba podbudowa to dziury będą. Większość asfaltu w Łodzi zostało wykonanych na kostce brukowej bez odpowiedniej podbudowy i mamy teraz takie efekty.

Już wielokrotnie mówiliśmy, że jesteśmy w stanie przeznaczyć na remont dróg dowolną, każdą ilość środków, jakie byśmy dostali.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** odnoszę wrażenie, że w tym roku jest wyjątkowo dużo dziur w porównaniu z rokiem poprzednim.

**Zastępca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj:** od 10 lat nie mieliśmy zimy takiej jak w tym roku i wszystko to jest na tej zasadzie, że jeśli pługiaskarka jedzie i szoruje lemiem po asfalcie, gdzie są spękania to już może naruszyć powierzchnię, dodatkowo sól i przejścia temperatury przez zero, które mamy niestety bardzo często. Jutro i od przyszłego tygodnia inspektorzy zaczną intensywniej wyjeżdżać w teren i kontrolować stan powierzchni i zleceń.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski:** nikt do pana pretensji nie ma, że się robią dziury w asfalcie tylko trzymamy kciuki żeby udało się panu dosyć sprawnie to pospinać i żeby to łatanie dziur dosyć sprawnie szło.

Więcej spraw wniesionych i wolnych wniosków nie zgłoszono.

**Przewodniczący Komisji** podziękował za udział w obradach i zamknął posiedzenie Komisji.

**Protokół sporządziła**

**Aneta Rabenda**

**Przewodniczący Komisji**

**Krzysztof Makowski**