

Protokół nr 32/VIII/2020

posiedzenia Komisji Transportu i Ruchu Drogowego
Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 8 października 2020 r.

I. Obecność na posiedzeniu:

stan Komisji - 7 radnych
obecnych - 6 radnych
nieobecnych - 1 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 protokołów z dnia: 25 czerwca, 20 sierpnia i 24 września 2020 r.
2. Sytuacja finansowa MPK Sp. z o.o. , informacja na temat nowych rozkładów jazdy.
3. Podsumowanie Komisji wyjazdowej - rowerowej z dnia 24 września br., dotyczącej infrastruktury rowerowej na dzielnicy Łódź – Bałuty.
4. Sprawy różne.

III. Przebieg posiedzenia i ustalenia:

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski powitał radnych, zaproszonych gości i po stwierdzeniu quorum (na podstawie podpisów radnych złożonych na liście obecności) otworzył posiedzenie Komisji. Ponadto Przewodniczący poinformował, że do Komisji wpłynęły dwa projekty uchwał.

1. Projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie Łodzi w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie Miasta Łodzi na 2020 r. – **druk nr 233/2020.**

2. Projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi zmieniającej uchwałę w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Łodzi na lata 2020-2048 – **druk nr 234/2020.**

Przewodniczący Komisji, zaproponował, aby projekty uchwał włączyć do porządku posiedzenia i opiniować jako punkt 2 i 3, zapytał czy są uwagi do przedstawionego porządku posiedzenia.

Radni nie zgłosili uwag, Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie porządku posiedzenia.

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

Ad.1. Przyjęcie protokołów z dnia: 25 czerwca, 20 sierpnia i 24 września 2020r.

Przewodniczący Komisji zapytał czy są uwagi do protokołów, wobec braku uwag poddał pod głosowanie przyjęcie protokołów.

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

Ad.2. Zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie Łodzi w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie Miasta Łodzi na 2020 r. – druk nr 233/2020.

p. Halina Wyszomirska z-ca dyrektora Wydziału Budżetu omówiła projekt uchwały, który stanowi załącznik do protokołu.

Wobec braku pytań i głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji poddał pod głosowanie.

Komisja w głosowaniu: 5 głosów „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” zaopiniowała pozytywnie.

Ad.3. Zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi zmieniającej uchwałę w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Łodzi na lata 2020-2048 – druk nr 234/2020.

p. Halina Wyszomirska z-ca dyrektora Wydziału Budżetu omówiła projekt uchwały, który stanowi załącznik do protokołu.

Wobec braku pytań i głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji poddał pod głosowanie.

Komisja w głosowaniu: 5 głosów „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” zaopiniowała pozytywnie

Ad.4. Sytuacja finansowa MPK Sp. z o.o. , informacja na temat nowych rozkładów jazdy.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „proszę o przedstawienie sytuacji finansowej spółki w kontekście pandemii w całym kraju, jak i u nas. Jak zakończył się spór w MPK. Proszę również o przedstawienie informacji na temat nowych rozkładów jazdy”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „witam Państwa serdecznie, dziękuję za zaproszenie. Sytuacja finansowa spółki związana z koronawirusem jest o tyle nieciekawa bardziej dla Miasta niż dla spółki dlatego, że utrata około 50 mln zł w tym roku ze sprzedaży biletów istotnie zaburza finanse Miasta, jeśli chodzi o rekompensaty. Pozytywne jest to, że zadanie przewozowe. Szczególnie w tym pierwszym okresie koronawirusa było ograniczone. Skorzystaliśmy z tarczy, złożyliśmy wniosek na ponad 22 mln zł na fundusz płac. Myślę, że ten rok z tą dokładką, jaką Państwo głosowali 16 września pozwoli spółce bez problemu spełnić oczekiwania banku, co do luki i ta rekompensata, która jest przewidziana wystarczy na zrealizowanie zadań bieżących. Mamy może mniej kilometrów i trochę mniej godzin nadliczbowych, ale jednocześnie wydatki szacujemy w granicach 2 milionów na zabezpieczenie się przed covidem w różnego typu środki do odkażania autobusów, tramwajów, pomieszczeń naszych. Szacujemy, że to może być wydatek w okolicach 2 mln zł, po to, aby utrzymać załogę bez narażania jej na zarażenie. Wśród kierowców nie mamy licznych przypadków zachorowań, czy przebywania na kwarantannie i na razie radzimy sobie z problemem. Nasi prowadzący są odseparowani od pasażerów. Stosują się do wszystkich zaleceń i to na razie przynosi skutek. Jeśli chodzi o finanse, bank bardzo zdyscyplinował nas i miasto do przestrzegania zasady, że zamawiana ilość kilometrów i kwota rekompensaty ma być równoważna z tym, co jest zapisane w budżecie. Obecnie jesteśmy w trakcie audytu na 2021 rok i uprzedzę, że pewnie ta kwota, która jest dzisiaj zapisana w budżecie 2021 nie wystarczy nam na te okrojone ilości kilometrów, bo dla porównania jeździliśmy 52 mln wozokilometrów, dzisiaj z ZdiT mamy zlecenie na 47 mln. Kwota zapisana WPF nie wystarczy na realizację tej ilości wozokilometrów. Co do kwoty, którą trzeba będzie dołożyć dopiero po audycie. Spór zbiorowy został zakończony 21 września. Podpisane zostało porozumienie kończące spór zbiorowy. Z jednej strony było napisane, że kończymy spór zbiorowy, z drugiej strony, że załoga otrzymuje 3100 zł brutto dla wszystkich zatrudnionych na dzień 1 września. Objęło to 100 % załogi. Związki Zawodowe stały na straży, aby zapłacić wszystkim równo”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „na kiedy zaplanowane jest uruchomienie elektrycznych autobusów?”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „mamy podpisaną umowę na wiatę. Zajeżdźnia jest już przygotowana dla autobusów elektrycznych. Mamy podpisaną umowę na ładowarki. Jesteśmy w trakcie uzgadniania wszystkich brakujących dokumentów na umowę autobusów marki volvo. Liczę, że w połowie miesiąca powinniśmy podpisać umowę na autobusy i mieszkańcy powinni te autobusy zobaczyć na początku 2022 roku”.

Radny p. Kamil Jeziorski: „powiedział Pan 52 mln kilometrów, a faktycznie będzie 47 mln kilometrów. Czyli 5 tys mniej kilometrów. Czy to jest przez pandemię, czy Państwo zmniejszyli ilość kursów, z czego wynika ta zmiana?”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „to jest zmiana wynikająca z ograniczonej ilości kursów. Zmiana związana jest z tym, że w trakcie pandemii mamy zmniejszone zadania i musimy to dopasować do możliwości finansowych. Jesteśmy w stanie przejechać 52 mln, ale miasto nie ma takiej kwoty, aby pokryć ilość wozokilometrów”.

Radny p. Kamil Jeziorski: „może mógłby Pan wytłumaczyć jak ciężko jest wyjechać z ulicy Częstochowskiej i Waława o 8 lub 16, może należałoby wprowadzić wjazdy na zakładkę?”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „to chyba należy zgłosić do ZIM-u”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „chciałbym pogratulować dobrej inwestycji, byliśmy na otwarciu zajezdni na ulicy Limanowskiego, bardzo nowoczesna infrastruktura, chyba najnowocześniejsza w europie. Czy przygotowujecie się Państwo na tę falę zachorowań na covid, czy jest przygotowany jakiś plan związany z utrzymaniem pracy spółki?”

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK sp. z o.o.: „jeśli chodzi o plan to wróciliśmy do tego, co było w kwietniu. Pozbieraliśmy wszystkie wewnętrzne zarządzenia dotyczące ruchu. Nie przyjmuje żadnych gości z zewnątrz. Nasi pracownicy mają tak stworzone miejsca pracy, aby w razie, czego wyeliminować przenoszenie się zakażeń między pracownikami”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora ZDIT: „ja może jeszcze dodam, do tego, co zostało powiedziane, na chwilę obecną te straty rok do roku 2019/2020 to jest 37 mln zł, po odczycie września. Tendencja jest stała, więc biorąc pod uwagę, że mamy jeszcze 3 miesiące do końca roku to te 50 mln zł strat rok do roku będzie. Natomiast w stosunku do planu, jaki był, te straty są większe. Oprócz wszystkich kosztów, jakie zostały poniesione przez MPK też policzyliśmy koszty pracy przewozowej. Najgorszym miesiącem był kwiecień – było 80% strat, w biletach czasowych 90% strat. Koszty pracy przewozowej, która była dodatkowa ze względu na znaczne ograniczenia liczby pasażerów. Był moment, że tylko co 2 miejsce siedzące mogło być zajęte w pojeździe. Przez to, że musieliśmy wypuszczać więcej autobusów i praca przewozowa kosztowała nas około 9 mln zł z tego tytułu. Było to niezbędne, bo panował lockdown w wielu miejscach. Sumarycznie około 50 mln zł strat plus wszystkie inne koszty, które zostały poniesione w związku z tą pandemią. Nadal jest mniejszy popyt, miesiąc sierpień i wrzesień 70% sprzedanych biletów w stosunku do 2019 roku. Nasza praca przewozowa zmieniła się o te 5 mln kilometrów i nic nie wygląda, aby w 2021 roku cokolwiek miałyby się poprawić. Liczba kursów spadła z 5 na godzinę na 4 na godzinę, około 20%. Zmiany, które nastąpiły od połowy września została zwiększona częstotliwość w gminach. Takich gmin jest 19 i zdecydowaliśmy, jakie kursy zostaną wycięte, a gdzie będą dołożone bisy. Dodatkowe kursy linii 10 b na Olechów, dodatkowe kursy linii 72 oraz różne korekty autobusów przegubowych. Zwiększenie częstotliwości linii 68. Od miesiąca listopada będzie zwiększenie częstotliwości na linii 63. Staramy się tam, gdzie jest możliwe i nie wymaga dokładania dodatkowego kierowcy, który jest najdroższym kosztem, staramy się w godzinach szczytu czy w godzinach pracy szkół dołożyć dodatkowe kursy, ale też wiemy, że mamy limity, których musimy się trzymać. W następnym roku będzie podobnie, chyba, że zmieni się sytuacja. W najbliższym tygodniu rozpoczną się prace na Placu Wolności. W pierwszej dekadzie listopada będziemy musieli wejść częściowo na skrzyżowanie Kopcińskiego-Narutowicza”.

Ad.5. Podsumowanie Komisji wyjazdowej - rowerowej z dnia 24 września br., dotyczącej infrastruktury rowerowej na dzielnicę Łódź – Bałuty.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „widzę na sali przedstawiciele Zieleni Miejskiej, przewodniczący Krzysztof Makowski poprosił mnie także o poruszenie tematu pielęgnacji zieleni miejskiej wzdłuż dróg rowerowych, zanim oddam głos dyrektorowi p. Gruszczyńskiemu powiem, że z inicjatywy Fundacji Fenomen w okresie wakacyjnym została stworzona taka mapa, gdzie takie rzeczywiście się problemy pokazują. Ona została przekazana do Zarządu Zieleni Miejskiej jak i Departamentu Ekologii i Klimatu. Z tego co mi wiadomo, bo także w tym przekazaniu uczestniczyłem do nowych przetargów te miejsca mają być już dodane pod stałą pielęgnację”.

p. Karol Gruszczyński z-ca dyrektora Zarządu Zieleni Miejskiej w Łodzi: „tak, jak Pan uprzejmy był wspomnieć Państwo z Fundacji Fenomen stworzyli mapę, która okazuje się dla nas mapa bardzo pomocną. Ona została przekazana w pierwszej kolejności do ZdiT ale faktycznie do Zarząd Zieleni Miejskiej odpowiada za przycinanie krzewów, które zasłaniają światło dróg rowerowych na terenie Miasta. Na tej mapie, która została przytoczona znajdowało się około 60 paru pozycji i w związku z tym, że ona do nas trafiła zaczęliśmy wycinkę na poszczególnych odcinkach, które zostały wskazane. Bardzo pomocny materiał. Na ten moment czyściliśmy obszary w okolicach ulicy Pabianickiej na odcinku od Dubois do Odrzańskiej, na Jana Pawła przy castoramie, na Mickiewicza, Żeligowskiego przy Więckowskiego, Unii Lubelskiej, na Włókniarzy przy Struga będziemy, to jest zlecone. Na Włókniarzy od Srebrzyńskiej do Długosza po zachodniej stronie. Na ulicy Zgierskiej w okolicach ulicy Czereśniowej. Zleciliśmy również odcinek Bandurskiego w okolicach Włókniarzy i te prace podobnie jak prace przy Włókniarzy i Struga będą wykonywane w najbliższych dniach. Większa część zakresu tych prac była realizowana przez nasze firmy wykonawcze, które mają umowy podpisane na utrzymanie zieleni w mieście. Część, czyli ta w okolicach Aleja Mickiewicza, hotel Qubus, to jest stacja lotos są nasadzenia w dużej mierze krzewów ozdobnych w ramach zielonego Polesia i to było czyszczone, przycinane naszymi siłami osobowymi”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz przeszedł do podsumowania i dyskusji na temat odbytego wyjazdowego posiedzenia Komisji.

p. Hubert Barański z Fundacji Normalne Miasto Fenomen przedstawił radnym podsumowanie wyjazdowego posiedzenia wraz z prezentacją, materiały stanowią załącznik do protokołu nr 7.

**24 września 2020 r, odbyło się wyjazdowe-rowerowe posiedzenie Komisji Transportu i Ruchu Drogowego.
Trasa ma 16 km, z tego 14 km:**

11 km po separowanych drogach dla rowerów

1 km pasami ruchu dla rowerów

1 km przez parki

1 km po ul. Piotrkowskiej

Start pod UMŁ Piotrkowska 104

1. Skrzyżowanie ul. Wschodniej i Północnej Tutaj istnieje przejazd dla rowerów, który niebawem ma być rozbudowany z powstającym ciągiem pieszo-rowerowym po północnej stronie ul. Północnej (po stronie parku) nie zaś po stronie po której są liczne punkty docelowe
2. Wjazd do parku Helenów. Docelowo, kiedyś w przyszłości, ma tutaj biec droga dla rowerów łącząca parki. Obecnie wjazd jest “problematyczny”
3. Przejazd przez ul. Źródłową - powstanie w 2013 roku z “przygodami”

4. Skrzyżowanie ul. Wojska Polskiego i ul. Spornej Podczas budowy wyznaczono przejazdy tylko po jednej stronie skrzyżowania, kiedy drogi dla rowerów są po obu stronach
5. Przebudowa ul. Inflanckiej - chodniki zamiast asfaltowa nawierzchnia, falowanie na podjazdach, całość zbudowana po niewłaściwej stronie. To po południowej są punkty docelowe - osiedle, market, szkoły itd.
6. Ulica Warszawska - najgorsza droga "śmieszka" rowerowa w mieście. Gotowa dokumentacja projektowa czeka od 2 lat, a finansowanie deklarowano pokryć z niewykonanego Roweru Publicznego
7. Skrzyżowania na drugą stronę Łągiewnickiej. Jeden w śladzie planowanej trasy na Sokołówką powstał, drugi łączący osiedle i szkołę został zablokowany.
8. Wiadukt PKP, Problemy na linii UMŁ i PKP - Podczas modernizacji pozostawiono starą nawierzchnię pod wiaduktem, bo ponoć to teren PKP
9. Sikorskiego/Świtezianki - Ta trasa miała być realizowana w tym roku. Miały powstać przejazdy na południową stronę arterii, wykorzystując nieczynny odcinek ul. Folwarcznej.
10. Włóknarzy/11 Listopada - Brakujący odcinek drogi dla rowerów łączący to skrzyżowanie z ul. Stawową. Brak chęci rozwiązania tego odcinka. Przejazd dla rowerów zbudowany w 2013 roku nadal czeka na uruchomienie. Kolejna niechęć BIM.
11. W listopadzie 2016 roku firma wykonawcza wjechała ciężarówką na drogę dla rowerów. W wyniku najechania ogromnego pojazdu z załadunkiem, pojawiło się zagłębienie. Niebawem 4 lata od zgłoszenia do ZDiT.
12. Skrzyżowanie Św. Teresy i Zgierskiej. Przejazd do parku wykonany w 2013 roku i nadal nie jest ukończony.
13. Zachodnia/Limanowskiego - fatalna geometria przejazdu dla rowerów
14. Zachodnia/Lutomierska - fatalna geometria przejazdu dla rowerów
15. Pod pałacem Poznańskiego kiedyś była droga dla rowerów i chodnik. W ramach modernizacji drogi dla rowerów (2019-2020) wykonano chodnik z kostki - dopuszczony ruch rowerowy. Jednocześnie trwa budowa przejazdu na skrzyżowaniu z Ogrodową w kierunku parku.
16. Przejazd rowerem ul. Nowomiejską dostarcza wrażeń.

Właśnie trwający remont nie uwzględnia zupełnie potrzeb mieszkańców jeżdżących rowerami. A to właśnie to miejsce stanowi główną bramę wjazdową na ul. Piotrkowskiej dla niemal całej północnej części miasta.

Dyskusja:

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „faktycznie ul. Źródłowa stanowi temat do dyskusji. Możemy albo zlikwidować przejazd albo zlikwidować te oznakowania dla rowerzystów o ustąpieniu pierwszeństwa. Pierwsze wydaje się bardziej zasadne, otwieram dyskusję”

p. Maciej Fornalski dyrektor Biura Inżyniera Miasta „porządkując, w roku 2013 nie istniało Biuro Inżyniera Miasta, prawdopodobnie ZdiT na wniosek Fundacji Fenomen przyjął takie rozwiązanie. Biuro funkcjonuje od 2015 roku, dylemat jaki mamy to taki, że jak sami Państwo widzieliście jest to miejsce o słabej widoczności. Po rowerowym posiedzeniu odbyliśmy kilka rozmów z rowerzystami, osób, które, na co dzień korzystają z tego przejazdu. Pytaliśmy o zdarzenia, o sytuacje, jakie są tam obserwowane. Przyznaję, że wśród rowerzystów panowało przekonanie, że ten znak ustęp pierwszeństwa przejazdu uświadamia osobie, która nadjeżdża spośród innego otoczenia parkowego, że należy tutaj zachować się inaczej niż standardowo. Dylemat pozostaje do dzisiaj. Sugestia, aby zlikwidować przejazd rowerowy, pozostawiając znaki ustęp pierwszeństwa przejazdu, jak na drugim zdjęciu. To nie jest skrzyżowanie, więc czemu mają służyć te znaki. Norma ogólna mówi pierwszeństwo na przejeździe ma rowerzysta i to rowerzysta, który wjeżdża na ten przejazd, nie tylko ten, który tam się znajduje. Wspominałem na miejscu, o tej różnicy pomiędzy pieszym, który ma pierwszeństwo i znajduje się już na przejściu. Kłopot jest taki, że jest ona bardzo słaba wśród kierowców. To zasługuje na szeroką dyskusję, aby znaleźć sposób na rozwiązanie tego przejazdu i bardzo liczę na ujednoczenie tej normy poprzez zmianę prawa. Miało to się stać w lipcu tego roku, na dzisiaj pozostaje dylemat”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „pozwolę sobie zauważyć, że znam praktykę z kilku miejsc w naszym mieście, choćby ulica Bednarska gdzie jest zrobiony w cudzysłowie przejazd dla rowerów, bowiem nie jest nic wymalowane. Jest wylany asfalt w głąb chodnika i tyle. Te przejazdy, jako tako funkcjonują, kto je zna, ale trzeba przemyśleć i może zastosować znaki na jezdni?, chętnie posłucham koleżanek i kolegów”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „wydaje mi się, że są dwa rozwiązania, ta obecna sytuacja nie jest zła, bo ona wymusza na kierowcach spowolnienie jazdy, większą uwagę. Ta ulica jest ulicą ruchliwą a to jest przejście po między parkami, ten znak dla rowerów dodatkowo wymusza spowolnienie prędkości. Kierowcy widzą znak ustęp pierwszeństwa, bo on jest

charakterystyczny. Takie znaki są stawiane przy wszystkich skrzyżowaniach podporządkowanych, one charakteryzują się swoim wyglądem. Drugim rozwiązaniem jest likwidacja przejazdu dla rowerzystów i ustawienia przy jezdni znaku ostrzegającego o rowerzystach. Znaki bym pozostawił, czyli ustąp pierwszeństwa, możemy domalować jeszcze trójkąty, jako znaki poziome”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „wspominał Pan dyrektor, że szykuje się zmiana prawa, czy my wiemy, kiedy ona realnie może nastąpić?”

p. Maciej Fornalski dyrektor Biura Inżyniera Miasta: „mieliśmy taką informację pod koniec roku od Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w tej chwili należałoby dopytać, bo nie trwają żadne prace w sejmie na ten temat. Sprawdzimy. Jeśli chodzi o ten przejazd wolałbym nie eksperymentować”.

Radna p. Marta Przywara: „Pan dyrektor wspominał, że oznakowanie jest niejednoznaczne, co w sytuacji gdyby, był jakiś wypadek, kto byłby winny. Może warto się zastanowić jakie rozwiązanie zastosować, które byłoby jednoznaczne?”

p. Maciej Fornalski dyrektor Biura Inżyniera Miasta: „moja wypowiedź będzie prowokacyjna, należałoby mieć jednolitą sytuację w tym miejscu i absolutnie zgodną z prawdą park-park i nie ma przejazdu rowerowego co jest w tej chwili przejście dla pieszych. Poszerzamy przejście dla pieszych, zdejmujemy wszystkie znaki. Mamy czystą formalnie sytuację. Osoba podejmująca decyzję organizacji ruchu działa zgodnie z prawem. Prawidłowe zachowanie to jest zejście z roweru i przeprowadzenie go na drugą stronę po przejściu dla pieszych, przy czym należy poczekać aż przejadą samochody. Dzisiaj dla rozstrzygnięcia, nie jestem biegłym, nie uczestniczę w rozstrzygnięciu takich kwestii. Natomiast wyobrażam sobie, że jeżeli dojdzie do zdarzenia na takim przejeździe to jaka mamy sytuację. Jeżeli uznalibyśmy, że kierowca jest zagubiony i nie wie co robić to znaczy, że jeśli widział rowerzystę to powinien go przepuścić. Nikt nikomu nie daje prawa wjeżdżania w rowerzystę, który znajduje się już na przejeździe rowerowym. Podstawa bezpieczeństwa to jest wzajemna widoczność, ograniczenie prędkości”.

p. Hubert Barański z Fundacji Normalne Miasto Fenomen: „jestem zdziwiony, co Pan opowiada radnym, że 7 lat temu nie było Biura Inżyniera Miasta. Zgadza się. Ten przejazd ze Źródłową również nie wyglądał w ten sposób na początku. To Pana instytucja, która Pan kieruje notorycznie zmienia i eksperymentuje. Tego typu oznakowania Państwo powsadzali już na kilku przejazdach w Łodzi nie mając żadnych podstaw prawnych do tego. Tu jest szczególnie przypadek, tutaj nie ma drogi dla rowerów, więc tym bardziej przejazd dla rowerów jest niemożliwy do wyznaczenia, a Państwo to zrobili. Proszę nie okłamywać

radnych, że Państwa instytucja nie miała z tym nic wspólnego. Ma cały czas. Przy ulicy Nowomiejskiej ten projekt wygrał w Budżecie Obywatelskim, to Pana podwładny wykreślił w ostatnim momencie, mam pieczętki, kto wykreślał z budżetu obywatelskiego. Z wygranego projektu na wymalowanie przejazdu dla rowerów to wykreślał przejazd i kazał wymalować na całej szerokości przejście dla pieszych, które później było frezowane po to, by umożliwić w ogóle rowerzystom przejeżdżanie pomiędzy parkami. Proszę nie zasłaniać się, że tam jest torowisko, bo moim zdaniem jest to dodatkowo obciążające, że tam jeszcze tramwaje jeżdżą, a mimo to tam się nic nie dzieje. Nie porównywalny jest większy ruch niż tutaj. Dlatego pokazuje ten konkretny przykład i jeszcze kilka, których mam w zanadrzu, abyśmy ujednoliciли, jeżeli mówimy rowerzystom na przejazdach dla rowerów macie pierwszeństwo. Jeżeli mówimy kierowcom zbliżasz się do znaku i masz zwolnić i ustąpić pierwszeństwa to nie eksperymentujmy, nie ryzykujemy życiem ludzi wprowadzając bałagan prawny, mówiąc jednym i drugim, że mają ustąpić pierwszeństwa, bo to, że tam nic nie było dotychczas to, to jest loteria a nie prawidłowość. Z drugiej strony ja się naprawdę dziwię, bo jeżeli my mamy, jeżeli tak się kierujemy, że nic się nie zdarzyło dotychczas to, czemu Państwo są tak bardzo zachowawczy w stosunku do służ dla rowerów, pasów ruchu dla rowerów, kontra pasów, konta ruchu. Tam też się nic nie wydarzyło. Państwa biuro notorycznie to blokuje. Bądźcie konsekwentni”.

p. Maciej Fornalski dyrektor Biura Inżyniera Miasta: „czy możemy trzymać się tematu, bo nie wiem jak odnieść się do tak szerokiego wystąpienia, a w zasadzie ataku na każdą dziedzinę działalności. Wydaje mi się, że dyskutujemy o konkretnym miejscu. Odniosłem się, że w 2013 roku biuro nie istniało”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „proszę nie zabierać głosu bez udzielenia jego. Ja także zauważam różną interpretację. Też miałem ta przyjemność widzieć projekt planowanej przebudowy parku Staromiejskiego, który również przechodził przez Biuro Inżyniera Miasta i tam nie jest zaprojektowany żaden przejazd rowerowy wewnątrz parku tylko od strony ulicy Północnej i Ogrodowej to znaczy, że tak jakby miasto przyznawało, że tamto rozwiązanie się sprawdza. Tak to odczytuje. To jest bardzo dyskusyjna sprawa i chciałbym zasugerować takie rozwiązanie, że póki, co wstrzymamy się z tą dyskusją. Poprosimy prawnika z ZdiT o zbadanie czy to rozwiązanie jest legalne w świetle przepisów i poczekamy około –pół roku na to czy sytuacja w sejmie się nie zmieni. Zbliża się zima i uważam, że nie jest to sytuacja, która musi być pilnie uregulowana, a warto spojrzeć od strony prawnej czy planowane zmiany nadejdą”.

p. Maciej Fornalski dyrektor Biura Inżyniera Miasta: „zaskoczył mnie Pan ta propozycją, decyzja o zatwierdzeniu projektu organizacji ruchu jest ściśle określona w prawie. Pani Hubercie proszę mi powiedzieć, kiedy to przejście w Parku Śledzia było?”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „szanuje kompetencję Biura Inżyniera Miasta i nie zamierzam ich podważać, tylko inna byłaby sytuacja gdybyście stali Państwo na jednoznacznym stanowisku, co do takich miejsc na terenie całego Miasta, a nie tak jak jest wykazywane w różnych panowały różne rozwiązania. Proponuję wrócić do tego tematu w marcu przed sezonem rowerowym”.

p. Hubert Barański z Fundacji Normalne Miasto Fenomen: „jeżeli przepisy się zmieniają i faktycznie miały wejść nowe przepisy 1 lipca. Premier Morawiecki w ekspozycji obiecywał, że to nadejdzie, zmieni się tylko to, że pieszy zbliżający się do przejścia dla pieszych również zyskuje pierwszeństwo takie jak rowerzysta. To oznacza, że taki znak zniknie czy nie,? On nadal nie będzie rozwiązywał problemu”. /zapis nieczytelny/

Ścieżka rowerowa: Aleja Sikorskiego do skrzyżowania z Aleją Włókniarzy.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „rowerzyści chcąc przejechać tym technicznie istniejącym przejazdem muszą wjechać na malowanie, które im to uniemożliwia. To jest ciąg, który jest nagle urwany, brakuje kilkunastu metrów i należy umożliwić wjazd w przejazd rowerowy, analogicznie z ulicą Niezapominajki. Pytanie do Biura Inżyniera Miasta czy analizowaliście ten temat, czy są jakieś możliwości wyznaczenia kontra pasów, by mogło służyć bardziej legalnie mieszkańcom?”

p. Hubert Barański z Fundacji Normalne Miasto Fenomen: „ulica Niezapominajki, nie kłopot by tam rozpocząć tam kontra pas rowerowy od strony ulicy 11-go Listopada, pytanie jak w bezpieczny sposób zapewnić możliwość rowerzyście poruszania się w tamtych miejscach. Na chwilę takiego rozwiązania nie ma”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „należy zastanowić się bezpiecznym rozwiązaniem, proszę Biuro Inżyniera Miasta, aby pochyliło się nad tym miejscem i zastanowiło się jak można to wyrysować”.

p. Maciej Fornalski dyrektor Biura Inżyniera Miasta: „autor tego istniejącego rozwiązania miał na myśli wybudowanie tam sygnalizacji świetlnej. Do dziś brakuje tego elementu, wygląda na niedokończoną inwestycję, dlatego nie działa. Należy te dyskusję przenieść na Miejską Radę Bezpieczeństwa”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „przeniesienie tych tematów na Miejską Radę Bezpieczeństwa wydaje się zasadne, proszę o zastanowienie się nad różnymi wariantami i rozwiązaniami”.

p. Hubert Barański z Fundacji Normalne Miasto Fenomen: „odcinek Zgierska – Świętej Teresy, ostatni punkt, który od 7 lat czeka na dokończenie. Ile z zaplanowanych dróg rowerowych w roku 2020 zostało rozpoczętych i ukończonych lub ma szansę być ukończone 75 metrów czy więcej”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „75 metrów. Jakie jest stanowisko Biura Inżyniera Miasta w sprawie drogi rowerowej Zgierska – Świętej Teresy”.

p. Maciej Fornalski dyrektor Biura Inżyniera Miasta: „prosiłem o przesłanie projektu, ja nie wiem, czego szukać i gdzie”.

p. Hubert Barański z Fundacji Normalne Miasto Fenomen: „p. Maciaszek opiniował wtedy ten projekt”.

Pan Janusz Maciaszek /zapis nieczytelny/

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „jako Komisja wystąpimy do ZdiT, aby znalazło tę dokumentację i przekazało do BIM”.

Pan Janusz Maciaszek /zapis nieczytelny/

p. Maciej Fornalski dyrektor Biura Inżyniera Miasta: „przejazd przez ulice Zgierską rowerem będzie możliwy tylko z sygnalizacją świetlną”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „czy to jest decydujące, czy decyzja zapadła?”.

p. Maciej Fornalski dyrektor Biura Inżyniera Miasta: „decyzja o organizacji ruchu zapada w momencie przedstawienia projektu”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „czy można tam wprowadzić dodatkowe znaki, aby był ten przejazd bezpieczny, czy były tam wypadki rowerzystów?”

p. Maciej Fornalski dyrektor Biura Inżyniera Miasta: „było dużo wypadków, ale nie wypadków rowerzystów.../zapis nieczytelny/”.

p. Hubert Barański z Fundacji Normalne Miasto Fenomen: „to nie jest projekt o przejeździe dla rowerów, to nie miał być przejazd dla rowerów z pierwszeństwem dla rowerzystów”.

Ad.6. Sprawy różne i wniesione.

Brak pytań.

Na tym posiedzenie zakończono.

Protokół sporządziła

Przewodniczący Komisji

Aneta Rabenda

Transportu i Ruchu Drogowego

Krzysztof Makowski