

**Protokół nr 19/X/17**  
**posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu**  
**Rady Miejskiej w Łodzi**  
**które odbyło się 26 października 2017 r.**  
**w Urzędzie Miasta Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 104**

**I. Obecność na posiedzeniu**

1. Członkowie Komisji

- stan..... 8
- obecnych..... 8
- nieobecnych.....0

2. Zaproszeni goście – według listy

Listy obecności stanowią załączniki nr 1 i 2 do nin. protokołu.

**II. Proponowany porządek posiedzenia:**

1. Realizacja projektów z budżetu obywatelskiego.
2. Informacja o niezrealizowanych projektach "rowerowych" z Budżetu Obywatelskiego oraz prezentacja możliwych rozwiązań:
  - a) Wólczańska
  - b) Wyszyńskiego
  - c) 1 Maja
  - d) al. Unii
  - e) Konstytucyjna
  - f) Skłodowskiej-Curie
3. Prezentacja założeń postępowania przetargowego na rozbudowę Łódzkiego Roweru Publicznego oraz informacja o powodach opóźnienia.
4. Sprawy różne i wniesione.

**III. Przebieg posiedzenia**

Posiedzenie otworzył Przewodniczący Komisji p. **Bartosz Domaszewicz**. Radni jednomyślnie przyjęli zaproponowany porządek posiedzenia.

**Punkt 1.: Informacja o niezrealizowanych projektach "rowerowych" z Budżetu Obywatelskiego oraz prezentacja możliwych rozwiązań.**

**Przewodniczący Komisji** poinformował, że dotychczasowe spotkania na Komisjach i w Zarządzie Dróg i Transportu nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. Zmagamy się

z problemem kilku ulic w mieście od ponad roku i nie można znaleźć dobrego rozwiązania. Jest propozycja kilku lokalizacji, które budziły duże kontrowersję i trudno było znaleźć porozumienie. Poprosił o odniesienie się Zarządu Dróg i Transportu do wymienionych ulic:

#### **a) Wólczańska**

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Na ul. Wólczańskiej zostały wyznaczone sierzanty rowerowe, na odcinku, który był wskazany we wniosku. Natomiast dużo wątpliwości wzbudziło rozwiązanie na skrzyżowaniu Wólczańska/Wróblewskiego. Mieliśmy nawet sytuację, że wykonawca bez zatwierdzenia projektu organizacji ruchu zaczął wprowadzać oznakowanie, natomiast został wstrzymany i to rozwiązanie nie zostało wprowadzone. Mamy taką sytuację, że na południowym wlocie – jezdnia ma 11 m szerokości, jest podzielona na 2 bardzo szerokie (5,5 m) pasy ruchu w dwóch kierunkach. Przy czym na wlocie południowym, od strony ul. Pabianickiej, przed skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną pojazdy ustawiają się w dwóch rzędach. Nie ma wyznaczonych 2 pasów ruchu, natomiast szerokość istniejącego pasa ruchu na to pozwala. W przypadku, jeżeli jest autobus lub samochód ciężarowy to nie ma możliwości ustawienia się obok niego. Została złożona propozycja wyznaczenia pasa ruchu dla rowerów, czyli kosztem zawężenia istniejącego pasa ruchu o 1,5 m, które było przeznaczone na pas ruchu rowerowego. Spowodowało to zawężenie pasa ruchu i wyeliminowało możliwość poruszania się samochodów w dwóch rzędach. Ze względu na sygnalizację świetlną rząd pojazdów, który się tam zatrzymuje wydłużyło kolejkę pojazdów oczekujących na przejazd. Rozpatrywaliśmy również inne rozwiązanie polegające na tym, że linia rozdzielająca pasy ruchu w przeciwnych kierunkach, linia podwójna ciągła zostałaby przesunięta w ten sposób żeby zachować istniejącą szerokość pasa ruchu w stronę centrum pozwalającą na ustawienie się samochodów w dwóch rzędach, wyznaczenie pasa rowerowego, natomiast pas ruchu w kierunku ul. Pabianickiej ulega zwężeniu do 4 m. Występuje w tym miejscu przystanek autobusowy bez zatoki, co powodowałoby konieczność zatrzymywania się pojazdów za pojazdem komunikacji MPK na przystanku obsługującym te okolice. Jest to sytuacja patowa, nie zostało wprowadzone to rozwiązanie. Na ul. Wólczańskiej nie udało się wyznaczyć odcinka pasa dla rowerów.

#### **Pytania:**

**Przewodniczący Komisji:** Jak często tam się pojawia autobus?

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Linia 57, co 12 min.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Dziękuję, że w końcu się dowiaduję, dlaczego to nie jest wymalowane. Pomimo tego, że jestem wnioskodawcą, to informacji o tym, że Państwo wzięli pod uwagę te ustalenia, które poczyniliśmy na jednym ze spotkań w ZDiT. Ten jedyny autobus staje się powodem, żeby tego w ogóle nie wymalować. Czemu cały odcinek ul. Wólczańskiej nie został zmodyfikowany? Chciałem tylko przypomnieć, że to wygrało 2 lata temu w Budżecie Obywatelskim i miało być wykonane w roku ubiegłym.

**Przewodniczący Komisji:** Czy istnieje możliwość wymalowania pasa ruchu w dalszej części ul. Wólczańskiej tak, aby nie blokował ruchu?

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Niestety, wniosek obejmował bardzo dużo lokalizacji, a możliwości techniczne i osobowe mamy takie, jakie mamy. Każdy projekt jest przygotowywany, uzgadniany przez osoby, dla których nie jest to niestety jedyna sprawa leżąca w zakresie ich obowiązków służbowych.

Udało się z dużym opóźnieniem wprowadzić ul. Skłodowskiej-Curie, będziemy wprowadzać al. Wyszyńskiego. Co do Wólczańskiej – wymaga to opracowania dokładnego projektu

organizacji ruchu. Wstępnie oceniliśmy, że jest taka możliwość, dlatego przygotujemy dokładny projekt organizacji ruchu, na podstawie którego będą uzgodnienia.

**Przewodniczący Komisji:** Problemem jest moc przerobowa osób, które zajmowałyby się wyłącznie organizacją ruchu.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski:** Przy tej okazji wychodzi coś, co będę mógł w co drugim przypadku powiedzieć, czyli podstawowa choroba naszego Budżetu Obywatelskiego, bo powinno być zupełnie odwrotnie. Pod głosowanie powinny trafiać takie projekty, które przeszły wstępną weryfikację. Zaczyna się problem na etapie realizacji, że coś jest niewykonalne. Nie wszystko uda się przewidzieć na etapie ogólnej weryfikacji, ale trzeba dążyć do tego, żeby ścieżka była wytyczona poza całym obrębem skrzyżowania, tam by się kończyła, jeżeli tam nie można jej wytyczyć – miałyby pewną przerwę, ale na pozostałym odcinku istniałaby droga rowerowa.

**Dyrektor Biura Inżyniera Miasta p. Maciej Formański:** Chciałem zwrócić uwagę, że w tej chwili nieco precyzyjniej podchodzimy do projektów Budżetu Obywatelskiego. Na tym etapie ten projekt przechodził przez opiniowanie, natomiast BIM w ogóle nie miało tego projektu przed oczami –pod względem natężenia ruchu i z bezpieczeństwa związanego z potencjalnym nieuszanowaniem tego pasa.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski:** Zapytam o zatokę autobusową, to podnosi koszt realizacji, ale wydają się, że jest miejsce na wyznaczenie zatoki.

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** To wymaga sprawdzenia szerokości pasa drogowego w tym miejscu, czy droga nie kończy się zaraz za krawędzią chodnika, bo nie mielibyśmy gdzie przesunąć chodnika. Sprawdzimy taką możliwość.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Mając te doświadczenia sprzed 2 lat i nie zrealizowania sprzed roku, ponieważ kolejny Budżet Obywatelski już przy istnieniu Biura Inżyniera Miasta znowu wygraliśmy pasy ruchu dla rowerów i zaczęliśmy się spotykać (przedstawiciele Wydziału Ruchu Drogowego KMP, BIM, ZDiT, ZIM) ustalaliśmy, jak zrealizować zeszłoroczny Budżet Obywatelski. Te spotkania odbywały się od grudnia 2016 do kwietnia 2017. I nic, ponieważ w kwietniu Br. zostało wysłane do BIM pisma, czy Państwo podtrzymują wszystkie uzgodnienia, które zostały poczynione na tylu spotkaniach. Mamy koniec października i przetarg na wykonanie dokumentacji projektowej nadal nie został wykonany.

**Dyrektor Biura Inżyniera Miasta p. Maciej Formański:** BIM brało udział w spotkaniach, ale ostatecznie podejmuje decyzje na dokumentach, o ile wpływa projekt to podejmujemy decyzję. Natomiast te spotkania służyły temu, żeby ustalić koncepcję, każde ze spotkań skończyło się protokołem.

**Przewodniczący Komisji:** I rozumiem, że ustalenia z tych protokołów, jako Biuro Inżyniera Miasta respektujecie przy dalszych uzgodnieniach projektowych?

**Dyrektor Biura Inżyniera Miasta p. Maciej Formański:** Tak, potwierdzam.

#### **b) Wyszyńskiego**

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Na ul. Wyszyńskiego będziemy wprowadzać rozwiązanie polegające na wyznaczeniu pasa rowerowego na odcinku od ul. Bandurskiego do CH Piaski, kosztem pasa ruchu ogólnego. Na dalszym odcinku od CH Piaski do skrzyżowania z ul. Retkińską będziemy wprowadzać ciąg pieszo-rowerowy. Jest to po części odpowiedź na sugestie zawarte w opinii policji do poprzedniego projektu, który zakładał wyznaczenie pasa rowerowego na całej długości, aż do skrzyżowania

z ul. Retkińską, jednak bez zmiany układu pasów ruchu na wlocie skrzyżowania z ul. Retkińską. W zamian za to, wyznaczymy przejazdy rowerowe. Po pierwsze umożliwi to ominięcie rowerzystom przez jezdnię dosyć ruchliwego miejsca w rejonie przejścia dla pieszych w tym miejscu. Z drugiej strony umożliwi jazdę od ul. Retkińskiej w stronę tych obiektów po stronie osiedla po ciągu pieszo-rowerowym.

**Wnioskodawca p. H.B.:** To, że wygrały pasy ruchu dla rowerów po obu stronach jezdni, jednokierunkowe i uspokoić tych, którzy się martwią, że został zajęty pas ruchu samochodowego, to on jest już obecnie zajęty. Chodziło o racjonalne wykorzystanie tej przestrzeni. Obecnie jeden z 3 pasów ruchu na al. Wyszyńskiego jest zajmowany przez parkujące samochody. Pas o szer. 3,5 m – chodziło o to, żeby wykorzystać tą pozostałą część na pas ruchu dla rowerów po obu stronach.

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Na pewnym odcinku występuje zatoka postojowa z parkowaniem nieustalonym. Na dalszym odcinku w stronę ul. Retkińskiej występuje parkowanie równoległe. Tam są 3 pasy po 3,5 m i ten kluczowy pas będzie przekształcony w pas postojowy bez zmiany zagospodarowania. Natomiast na odcinku, na którym jest parkowanie w zatoce zostanie wprowadzona taka zmiana organizacji ruchu, żeby samochody nie najeżdżały kołami na asfaltowy chodnik, który będzie ciągiem pieszo-rowerowym, żeby nie zabierały tam miejsca i będziemy starali się usunąć powstałe nierówności w nawierzchni. Po stronie południowej też była rozpatrywana możliwość wyznaczenia pasa ruchu. Na dole obrazka jest jeszcze inna sytuacja, tam jest parkowanie skośne przy podobnej szerokości jezdni, 3 pasy po 3,5 m. Tam zwyczajowo przez mieszkańców parkowanie odbywa się w ten sposób, że samochody najeżdżają częściowo na opaskę przy trawniku, co powoduje, że one w całości mieszczą się na tym pasie ruchu. Natomiast szerokość jezdni pozostałej nie pozwala na wyznaczenie pasa ruchu dla rowerów i pozostawienie tam jeszcze 2 pasów ruchu...

**Przewodniczący Komisji:** A zmiana sposobu parkowania, analogicznie do tego, który mamy na północnym odcinku?

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Nie ma takiej możliwości, dlatego, że wprowadzenie parkowania równoległego spowodowałoby bardzo dużą stratę miejsc postojowych. Próbowano już parę lat temu wdrożyć takie rozwiązanie, skończyło się tym, że bardzo szybko powrócono do tego rozwiązania, które stosowano obecnie ze względu na protesty mieszkańców. Natomiast projekt budowy drogi rowerowej wzdłuż ul. Wyszyńskiego zakładał w tym miejscu poszerzenie tego pasa w ten sposób, żeby pojazdy w całości mogły parkować w zatoce postojowej.

**Przewodniczący Komisji:** Jaka jest strata tych miejsc przy zmianie sposobu parkowania?

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Kilkadziesiąt miejsc postojowych.

**Przewodniczący Komisji:** W tym miejscu Państwo proponują ciąg pieszo-rowerowy.

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Na jezdni pas ruchu do CH Piaski dalej ciąg pieszo-rowerowy, natomiast dla jezdni południowej nie ma jeszcze opracowanego szczegółowego rozwiązania. Pas ruchu dla rowerów na wysokości tych miejsc postojowych nie widzimy możliwości wyznaczenia. Sprawdzimy możliwość utworzenia ciągu pieszo-rowerowego, natomiast we wniosku było jasno napisane, że chodzi o pas rowerowy.

**Przewodniczący Komisji:** Projekt wygrał, ale go nie realizujemy, bo nie chcemy zlikwidować miejsc parkingowych.

**Przedstawiciel Biura Architekta Miasta p. Piotr Woldański:** Patrę na ten przypadek i obawiam się, że likwidacja miejsc parkingowych przy ul. Wyszyńskiego będzie się wiązała z tym, że te samochody zaczną parkować na uliczkach za blokami, co spowoduje zasypanie wewnętrznych wąskich uliczek samochodami. Z punktu widzenia planowania przestrzennego uważam za stosowne utrzymanie tych miejsc parkingowych przy ul. Wyszyńskiego, ponieważ to nie pogarsza, aż tak bardzo jakości przestrzeni, tej, która służy mieszkańcom tych bloków, a która jest z tyłu.

**Przewodniczący Komisji:** Co Pan sądzi na temat tego, że mamy 10,5 m jezdni, na której mieszczą się wyłącznie samochody i żaden inny użytkownik nie może z niej korzystać.

**Przedstawiciel Biura Architekta Miasta p. Piotr Woldański:** Takim kompleksowym rozwiązaniem byłaby zmiana geometrii tego układu tak, żeby umożliwić parkowanie albo prostopadłe, albo skośne, kosztem tego wąskiego paska trawnika, który i tak nie jest zagospodarowany. Poszerzenie, albo utrzymanie chodnika i wyznaczenie regularnej ścieżki rowerowej przy tym chodniku, wydaje mi się najbardziej kompleksowym rozwiązaniem łączącym interesy wszystkich grup społecznych.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Informacja o tym, że ta droga dla rowerów powinna zostać wybudowana słyszymy już od wielu lat i chciałbym żeby Państwo Radni mieli tego świadomość, że koszt wybudowania drogi dla rowerów wzdłuż al. Wyszyńskiego przewyższa ponad dwukrotnie roczny budżet rowerowy. Czy Państwo robili jakiegokolwiek badania natężenia ruchu na ul. Wyszyńskiego mając takie dane ile tych samochodów przejeżdża w ciągu godziny? Jak Policja odnosi się do tego, że jeden z 3 pasów ruchu jest notorycznie zajęty przez parkowanie.

**Przewodniczący Komisji:** Stoimy przed takim rozstrzygnięciem, że albo uważamy, że projekt z Budżetu Obywatelskiego nie powinien zostać zrealizowany mimo tego, że wygrał, w związku z tym, że chcemy ochronić tam miejsca parkingowe, albo chcemy zrealizować projekt z Budżetu Obywatelskiego redukując ilość miejsc parkingowych.

**Przedstawiciel Biura Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** To co zaproponował ZDiT jest taką trochę alternatywą, bo to co proponujemy od DH Piaski (czyli ciąg pieszo-rowerowy dwukierunkowy) po ul. Retkińską. Jak byśmy zostawili tylko pas ruchu, tak jak było we wniosku, po samą ul. Retkińską, on byłby jednokierunkowy. Skoro nie mogę jej zrobić na południowym jezdni to przynajmniej do Piasków rowerzystów doprowadzam w dwóch kierunkach, oni potem przez osiedle się dostać do przejazdu również przy ul. Bandurskiego. Jest tam taka alternatywa. Wiem, że to jest dłuższa droga, ale lepiej mieć coś niż nie mieć nic.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski:** Mam wrażenie, że tu jest inna sytuacja niż w wąskich ulicach w śródmieściu miasta, ponieważ tam jest kłopot z pogodzeniem wszystkich elementów, które byśmy chcieli: jezdni dla pojazdów, pasu do parkowania, chodnika, drogi rowerowej. Od muru do muru tego wszystkiego można nie upchnąć, ale tutaj jest blokowisko i miejsca jest dużo. Absolutnie nie byłbym za tym, żeby likwidować ten pas miejsc do parkowania, bo ci ludzie nie znikną ze swoimi pojazdami. Natomiast drogę rowerową można próbować lokalizować od strony chodnika, nawet poszerzając ten chodnik i tworząc ciągi pieszo-rowerowe, to jestem zdecydowanie za tym, zwłaszcza, że to są odcinki miejsca, gdzie ruch pieszy na chodnikach jest umiarkowany. My próbujemy za wszelką cenę wrzucić rowerzystów na jezdnię, poszerzając ją, podczas, kiedy tutaj jest miejsce na inne wyznaczenie tej drogi w sposób niekolizyjny.

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Projekt drogi rowerowej został opracowany na ok. 12 mln zł.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Czy były badania natężenia ruchu samochodowego? Odczułem takie zapędzenie się w biegunową sytuację, że albo likwidujemy miejsca parkingowe, albo wyznaczamy pas ruchu dla rowerów. Tam są 3 pasy ruchu dla samochodów, jeden jest zajęty przez samochody, czy robili Państwo badania natężenia ruchu samochodowego, który potwierdzałby istnienie tam aż 3 pasów dla samochodów? My nie chcieliśmy likwidowania miejsc parkingowych.

**Przewodniczący Komisji:** Jaka jest ustawowa szerokość pasa ruchu dla samochodów?

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Na drogach klasy zbiorczej, takich jak al. Wyszyńskiego, szerokość pasa ruchu powinna wynosić 3 m lub 3,5 m, jeżeli odbywa się nimi ruch pojazdów komunikacji zbiorowej. Jeżeli chodzi o ruch pojazdów komunikacji zbiorowej jest tam stała linia autobusowa-nocna. Natomiast jest konieczność ruchu komunikacji zastępczej w przypadku awarii tramwaju, czyli jednak tą szerokość pasa ruchu dla autobusów musimy brać pod uwagę. Pas postojowy powinien mieć 2 m szerokości. Na odcinku, na którym mamy parkowanie równoległe jest możliwość wyznaczenia pasu ruchu rowerowego, wtedy pozostają pasy ruchu o szer. 3,25 m. Jeżeli rozważamy jezdnię południową przy tym parkowaniu skośnym, to pozostałe pasy ruchu już nie pozwalają na to, dlatego, że na jezdni północnej pas ruchu, na którym odbywa się postój nie jest w całości zagospodarowany. Pas postojowy wymaga 2 m, istniejący pas ma 3,5 m, więc jest pole do manewru. Natomiast na jezdni południowej, w związku z tym, że odbywa się parkowanie skośne, ten cały pas ruchu jest zajęty, pas ruchu rowerowego powinien być odsunięty 0,5 m od miejsc postojowych i pozostała szerokość jezdni ...

**Przewodniczący Komisji:** Jak byśmy ten skrawek zielony przesunęli i zrobili parkowanie bliżej, włąb chodnika, zyskując przestrzeń, żeby zrobić pas ruchu między parkowaniem, a pozostałym pasem jezdni, czyli tym 3 m – to nic by nam nie dało?

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** To by nam dużo dało, natomiast to jest inwestycja, która wymaga przygotowania projektu wielobranżowego, to jest koszt drogi rowerowej po dwóch stronach jezdni na odcinku od ul. Bandurskiego do ul. Popiełuszki.

Pomiary natężenia ruchu możemy uzyskać z pętli indukcyjnych sygnalizacji świetlnej.

Długość odcinka, w którym występuje to parkowanie wynosi 400 m, zakładając poszerzenie o 1 m to jest 400 m<sup>2</sup> – 300 zł za m<sup>2</sup> (to są ogólne szacunki) – 1 200 000 zł.

**Przedstawiciel Biura Architekta Miasta p. Piotr Woldański:** W strategii rowerowej przyjętej przez miasto, jednak jest zapisana w tym miejscu droga rowerowa, a nie pas rowerowy, dlatego takie częściowe rozwiązania nie są zasadne.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Jasne, jako współautor tej strategii, brałem udział w konsultowaniu, też chcielibyśmy, żeby tam droga dla rowerów powstała, tylko przypominę, mówimy o pasach, które pojawiły się jako próba ratowania czegoś na tej ulicy 2,5 roku temu. Mówimy o zapewnieniu jakiegokolwiek infrastruktury rowerowej w miejscu, w którym jej brakuje.

**Przewodniczący Komisji:** Czy zgłaszaliście do Budżetu na przyszły rok tą drogę rowerową??

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** To jest stała kwota 5 000 000 zł na wszelkie inwestycje rowerowe, natomiast w planach realizacji na przyszły rok nie ma tej drogi.

**Przewodniczący Komisji:** Proszę o przesłanie pomiaru ruchu do sekretarza Komisji. Komisja może jeszcze zwrócić się do Prezydenta, żeby zabezpieczyła te środki na budowę drogi rowerowej.

### **c) 1 Maja**

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Na ul. 1 Maja został przygotowany projekt organizacji ruchu przewidujący wprowadzenie tam kontra-pasa na odcinku od ul. Żeromskiego do ul. Zielonej. Wprowadzenie takiego rozwiązania wymagałoby likwidacji jednego pasa ruchu, z dwóch istniejących, szerokość jezdni nie pozwala na zastosowanie innych rozwiązań na tym odcinku. Odcinek od ul. Zielonej do Żeligowskiego posiada nieco większą szerokość niż dalszy odcinek, od ul. Żeligowskiego do ul. Żeromskiego, dlatego, że od Zielonej do Żeligowskiego mamy 9 m na całej omawianej długości występuje parkowanie. Mamy jezdnię o szer. 9 m, wyznaczenie kontra-pasa o szer. 1,5 m, pozostawienie parkowania pasa postojowego o szer. 2 m daje pas ruchu o szer. 5,5 m natomiast dodatkowe wprowadzenie pasa ruchu zgodnego z kierunkiem ruchu samochodów to są kolejne 2 m, dlatego, że znowu musimy mieć zachowany odstęp od miejsc postojowych, zostaje wtedy jeden pas ruchu o szer. 3,5 m. Na dalszym odcinku, za ul. Żeligowskiego po wprowadzeniu kontra-pasa rowerowego mamy 1,5 m na kontra-pas rowerowy, 2 m na pas postojowy i szer. jezdni 7,5 m, zostaje wtedy 3,5 m pasa ruchu. Dla ul. 1 Maja uzyskiwaliśmy pomiary natężenia ruchu, jest to natężenie o wartości do 550 pojazdów na h w godz. szczytu. Pojawia się wątpliwość, co w przypadku, choćby chwilowego, zablokowania tego pasa ruchu przez pojazdy wykonujące prace na drodze. Był to argument, który spowodował, że wstrzymaliśmy wprowadzenie takiego rozwiązania.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Al. 1 Maja na każdym fragmencie wygląda trochę inaczej i nie można powiedzieć, że jeden pomysł jest na całą długość, ale ten projekt wygrał w 2015 r. w Budżecie Obywatelskim. Jak się przyjmuje przepustowość jednego pasa ruchu samochodowego, ile na godzinę może przyjąć samochodów?

**Naczelnik Wydziału Inżynierii Ruchu i Sterowania Ruchem w Zarządzie Dróg i Transportu p. Michał Sarnacki:** Może być tylko problem z sygnalizacją świetlną na drogach podporządkowanych, bo jeżeli wydłużę długość światła na ul. 1 Maja to równocześnie na drodze równoległej, to są 2 ulice jednokierunkowe, a to się później odbije na skrzyżowaniu Żeromskiego/ Zielona, które teoretycznie nie ma w ogóle wpływu na to, a będę tam musiał mocno modyfikować, tym bardziej, że jest priorytet komunikacji miejskiej. To skrzyżowanie rządzi pozostałymi skrzyżowaniami w obrębie. To jest tylko tym spowodowane.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Jeżeli chodzi o 1 Maja – tutaj padła informacja, że zostanie tylko miejsce na jeden pas – jakich szerokości są skrzyżowania z Strzelców Kaniowskich/z Lipową/ z Pogonowskiego – przecież cały projekt Zielone Poleś polega na zawężeniu tych skrzyżowań, do takiej szerokości, że tam nie będzie miejsca na 2 pasy ruchu dla samochodów. Przestańmy mówić takie rzeczy, że tam komunikacja zbiorowa się nie zmieści, albo, że 2 pasy ruchu się nie zmieszczą – bo i tak te skrzyżowania nie pozwalają, są zawężone. Docelowo i tak tam ma być 1 pas i kontra-pas ruchu dla rowerów.

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Szerokości jezdni w rejonie skrzyżowań, które zostały już przebudowane na ulicę o uspokojonym ruchu wynosi 5 – 5,5 m, natomiast mówimy tu o samym skrzyżowaniu, gdzie zostało to zwężone po to, żeby skrócić przejścia dla pieszych i są tu dosyć krótkie odcinki. Natomiast odcinki pomiędzy węzłami, w szczególności między ul. Zieloną, a ul. Żeligowskiego to jest znowu kilkaset metrów, gdzie zablokowanie takiego pasa ruchu powoduje, że cały ruch się zatrzymuje.

**Przewodniczący Komisji:** Jedyne zastrzeżenie, które Państwo dzisiaj posiadacie jest takie, że w przypadku jakiejś usługi technicznej robi się korek, a przy normalnym funkcjonowaniu tej ulicy nic tam się nie dzieje. Tam się mieści i pas ruchu dla rowerów, 1 jezdnia – żadnych innych zagrożeń tam nie ma? Będę proponował Komisji, żebyśmy przyjęli stanowisko, żeby tam ten pas ruchu wymalować.

**Dyrektor Biura Inżyniera Miasta p. Maciej Formański:** Nie należy tej ul. 1 Maja traktować w pewnym oderwaniu od tego, jakie mamy inne ścieżki komunikacji m.in. łączące rejon w rejon al. Włókniarzy, w Złotna – Zdrowia z Dworcem Łódź Fabryczna. Najbliższa alternatywa to jest przejazd trasą W-Z (ok. 1 km dalej) lub częściowo można poruszać się ul. Zamenhoffa, do której dostać się od al. Włókniarzy nie jest prosto. Przy sytuacji skomunikowania całej części miasta z Dworcem mamy jedyną drogę, w której oczywiście na dziś pomiary ruchu wskazują na to, że jeden pas to przeniesie, natomiast mamy duże zagrożenia polegające na tym, że duży pojazd stojący na tym jednym pasie - blokuje przejazd. Jeszcze kilkanaście lat temu było to ulica dwukierunkowa, która przestała nią być z uwagi na bardzo blisko położoną ul. Więckowskiego. Jeśli rozważamy trasy rowerowe w przypadku tranzytu to nie mówimy o przejazdach docelowych. Wprowadzając tam ruch kontra-pas rowerowy doprowadzamy do powrotu sprzed lat 20 ulicy dwukierunkowej z dyskryminacją części użytkowników. Rozważaniom poddane zostanie włączenie również dość szerokich ciągów pieszych wzdłuż ul. 1 Maja, jako ewentualnej alternatywy. W przypadku, kiedy autobus komunikacji miejskiej stoi na przystanku obawiamy się efektu wjeżdżania na pas rowerowy samochodów, które będą chciały ten autobus omijać.

**Przewodniczący Komisji:** Nie kupuje tych argumentów.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Jaka jest polityka miasta, chociażby poprzez tworzenie zielonego Polesia, wpychanie tam jeszcze większego ruchu samochodowego niż jest obecnie? To zrobimy ul. 1 Maja dwupasmową na całej długości, zlikwidujemy miejsca parkingowe... Mówimy o stworzeniu alternatywy dla uczestników ruchu, gdzie tam mają rowerzyści jeździć?? Jaką alternatywę daje Pan takiej części uczestników ruchu, którzy w tamtym rejonie nie mają absolutnie nic.

**Przedstawiciel Biura Architekta Miasta p. Piotr Woldański:** Mówiąc o dojeździe do Dworca nie mamy na myśli tylko samego budynku Dworca, ale całe Nowe Centrum Łodzi. Natomiast zgadzam się z pewnymi podniesionymi kwestiami, że faktycznie komunikacja w kierunku Nowego Centrum powinna się w maksymalnym stopniu odbywać za pomocą komunikacji zbiorowej, ale jednak decydujemy w stanie faktycznym, kiedy jeszcze nie ma tego tunelu, a kiedy jeszcze ta komunikacja działa tak, jak powinna. Wykonanie dobrego połączenia Zielonego Polesia z Centrum Miasta i Nowym Centrum Łodzi jest planowane przez ciąg ul. Zielonej, która będzie uspokojona i przeznaczona do transportu rowerowego. W tej chwili nie mamy tego, ale należy mieć to na uwadze, że docelowo takie zadanie jest planowane. Docelowo Zielone Polesie ma być dla rowerzystów dostępne na zasadzie ruchu ogólnego na ulicach o uspokojonym ruchu. Tego też jeszcze nie mamy.

**Dyrektor Biura Inżyniera Miasta p. Maciej Formański:** Użyłem słowa kompromis, co do spotkania, ale w gruncie rzeczy podjąłem się tu trudnej roli. Być może było to moje wrażenie, żeby ustaleniem było tego spotkania rozważenie możliwości wykorzystania przestrzeni, która się tam znajduje po to, żeby zaprojektować tam odpowiednią ścieżkę rowerową. Nigdzie w moim wystąpieniu nie pada myśl o tym, żeby pchać więcej samochodów do Centrum. Wskazuje jedynie na to, że w dzisiejszych realiach to jest trasa, co, do której trudno o alternatywę w przypadku wskazania jakiegoś bajpasa. Zbliży się rewitalizacja, być może Państwo macie świadomość tego, że ulica Legionów będzie zamknięta przynajmniej 2 lata i



należy rozważyć przynajmniej częściowe wykorzystanie ulicy 1 Maja, jako ulicy chwilowo dwukierunkowej. Należy się liczyć z takimi możliwościami również pod tym kątem.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Zbliża się rewitalizacja, ul. Legionów będzie zamknięta, co my robimy, żeby jak najbardziej ruch, który będzie zdjęty z Legionów przejęła komunikacja publiczna, rowery, ruch pieszy, a nie samochody. My w ten sposób musimy myśleć. Jeżeli będziemy mówili o tym, że zamykamy ul. Legionów, czy zamykamy kawałek ul. Rewolucji i w związku z tym musimy zrobić udogodnienia dla kierowców, to przede wszystkim należy myśleć o tych uczestnikach ruchu, gdzie ten transport jest najbardziej efektywny.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Wszystkie przystanki, zwłaszcza na tym konfliktogennym fragmencie pomiędzy ul. Zieloną, a ul. Żeligowskiego i tak odbywa się w miejscu, w którym nie ma miejsc parkingowych. Autobus zatrzymany na przystanku zajmuje tyle miejsca, że tam się mieści jeszcze kontra-pas i samochód, który omija ten autobus. Nie tworzymy problemów, których tam w przestrzeni absolutnie nie ma. Autobusy skręcające na południe z al. 1 Maja i tak muszą to robić ze środka tej jezdni.

**Przewodniczący Komisji:** Mówimy o wymalowaniu pasu ruchu dla rowerów, czyli o zmianie organizacji ruchu, której głównym elementem jest malowanie jej i w przypadku zmiany sytuacji na tym obszarze, kiedy okaże się, że musimy tam udostępnić drogę dwukierunkową, albo, że np. okaże się, że mamy ul. Zieloną uspokojoną, gdzie ma ten ruch rowerowy przebiegać, jako ten główny ciąg, to wystarczy to przemalować.

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Zgodnie z sugestią Policji jeszcze zainstalowalibyśmy separatory, żeby uniknąć sytuacji, kiedy dochodziłoby do wyprzedzania przez pas rowerowy. Na skrzyżowaniu z ul. Żeligowskiego byłaby konieczność dodania sygnalizatora dla rowerzystów.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Ul. 1 Maja ma różne odcinki.

**Przewodniczący Komisji:** Będę proponował, żeby Komisja konkludowała to jednak rekomendacją do przygotowania tam pasa ruchu dla rowerów, z możliwością do wprowadzania tam korekt.

#### **d) al. Unii**

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Na al. Unii został wprowadzony jednokierunkowy pas rowerowy po stronie wschodniej, po stronie ogródków działkowych, zawęził on istniejące pasy ruchu. Al. Unii na odcinku, na którym występuje parkowanie, to jest bardzo długi odcinek, nie tylko na wysokości hali, ale do samego stadionu ŁKS ma ok. 13 m szerokości, czego 5 m to są miejsca postojowe skośne, pozostały pas ruchu ma szer. 8 m. Wprowadzenie pasa ruchu rowerowego 1,5 m spowodował zawężenie pozostałych pasów ruchu, czyli 6,5 m na pas ruchu w dwóch kierunkach, czyli pasy po 3,25 m. Na łuku w rejonie stadionu zostały wprowadzone jedynie sierżanty, dlatego, że tam szerokość wynosi 8 m i takie rozwiązanie jest zastosowane do samego Dworca Kaliskiego.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Projekt zakładał z założenia jednokierunkowe pasy ruchu po obu stronach i ten pas, który został wymalowany nie zawęził obu pasów ruchu. Ten obecny był tak szeroki, że bez korekty linii rozdziału on się zmieścił. Tylko pokazuje jak tam jest szeroko. Drugi pas też by się zmieścił, bo tam nawet nie jeżdżą nocne autobusy. Nie trzeba zachowywać 3,25 m, węższej dałoby się również stworzyć, zwłaszcza, że tam miejsce jest. Co do łuków – sierżanty tam nic nie dały, dlatego proponowaliśmy żeby połączyć pasami ruchu dla rowerów wybudowaną w przyszłości..

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Na łuku szerokość jezdni wynosi 8 m, czyli po dodaniu 2 pasów ruchu dla rowerów pozostaje 5 m jezdni w 2 strony, to jest szerokość, którą samochód osobowy powoli, ale pokona zakładając, że nikt nie będzie najeżdżał na linię. Natomiast, co z autokarami, które obsługują tam imprezy masowe?

**Przedstawiciel Biura Architekta Miasta p. Piotr Woldański:** Niezależnie od tego, czy tam jeździ autobus, czy nie jeździ, al. Unii jest drogą klasy „Z” i należałoby zachować taką możliwość wykonania, żeby w przyszłości mogła ta ulica pełnić rolę w siatce połączeń komunikacji zbiorowej. To 3,25 m postulowane przez MPK jest bezwzględnie konieczne do zachowania.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Mówimy o malowaniach, więc gdyby przy jakiegokolwiek reformie siatki połączeń MPK wprowadzono tam linię autobusową, wychodząc naprzeciw długoletnim oczekiwaniom władz Aquaparku Fali. Drugi odcinek al. Unii, wzdłuż Fali, gdzie jest bardzo szeroko, te pasy mogłyby powstać już po obu stronach, bo tam nie jest tylko 8 m.

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Uwzględniając parkowanie skośne pozostaje 8 m.

**Radny p. Mateusz Walasek:** Jeśli chodzi o autobusy miejskie to przez jakiś czas tam jeździły, wydaje mi się, że nie powinniśmy utrudniać dojazdu autobusom, które przyjeżdżają do Atlas Areny, autokarom, gdyż tamte pasy, jako dojazd do Atlas Areny są używane. Możemy podjąć taką decyzję o ustawieniu jakiegoś zakazu wjazdu. Jeżeli chodzi o parkingi przy Aquaparku Fali nie wystarczają zawsze na jej potrzeby, oczywiście zależy to od pory dnia, głównie wieczorami i w weekendy są trudności. Druga sprawa to kwestia budowy Orientarium, gdzie również mają być parkingi przy al. Unii.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Nie widzę tych imprez w Atlas Arenie codziennie, natomiast ruch rowerowy jest codziennie. Tworzymy ulice dla mieszkańców, goście mają się dostosować do naszych warunków, a nie na odwrót. Mimo sympatii dla imprez, które się odbywają w Atlas Arenie i chciałbym żeby odbywały się jak najczęściej, naprawdę zawężenie pasa ruchu dla zawodowych kierowców, którzy nie w jednym mieście jeżdżą, to sobie dadzą radę. Przytaczamy parokrotnie przykład Wrocławia, gdzie pasy ruchu regularne, gdzie odbywa się regularny ruch komunikacji zbiorowej mają po 2,5 m szerokości i dają radę.

**Przewodniczący Komisji:** Czy tam jest możliwość mieszczym się autobusu?

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Autokar ma szerokość 2,55 m, wobec szerokości pasa 2,5 m to będzie w części jeździł po krawężniku. Od pasa postojowego powinniśmy zachować 0,5 m odstępu.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski:** Cały czas mam wrażenie, że my stawiamy sprawę na głowie. Obok jest chodnik. Tutaj aż się prosi stworzenie ciągu pieszo-rowerowego.

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Jeżeli była by rozważana możliwość wprowadzenia ciągu pieszo-rowerowego, to też musimy sprawdzić stan nawierzchni. Pytatym jest to nawierzchnia z płyt chodnikowych, a ciągi pieszo-rowerowe powinny być asfaltowe.

**Radny p. Mateusz Walasek:** Wracam tylko do jednego pytania odnośnie tego terenu, ponieważ słyszałem o planach inwestycji parkingowych na al. Unii po stronie działkowej. W związku z tym rodzi się pytanie, jak one wpłyną na szerokość al. Unii, ile tych miejsc parkingowych będzie i czy wtedy nie będzie można zamienić parkowania skośnego na równoległe, co by rozwiązało problem.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Chciałam przypomnieć, że mówimy o kwestiach bezpieczeństwa i malowania teraz. Miejsca postojowe znowu są ważniejsze od bezpieczeństwa. Wnioskodawcy chodziło o odcinkowe (nie czasowe) zawężenie tych pasów rowerowych, czy to jest dopuszczalne, skoro chodniki możemy zawężać odcinkowo nawet do 70-80 cm (np. ul. Zielona).

**Radny p. Mateusz Walasek:** Siedzimy i szukamy rozwiązań. Jeżeli mówię o inwestycjach, ze trzeba to znaleźć to warto o tym porozmawiać.

**Przewodniczący Komisji:** Proszę o informację o odcinkowe zawężenie pasa ruchu drogowego.

**P.o. Kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach w Biurze Inżyniera Miasta p. Janusz Maciaszek:** Niestety nie, przepisy mamy takie, a nie inne i wszystko jest fajnie dopóki się nic nie stanie.

**Przewodniczący Komisji:** Czy jesteśmy w stanie zgromadzić informację, żeby sprawdzić, jakie jest faktyczne obłożenie tych parkingów w czasie. Jeżeli jest to małe obłożenie to można coś ustalić, ale jeżeli jest 90% to wywołamy duży konflikt. Jeżeli będziemy tą informację, razem z tymi pozostałymi, które ujmemy w piśmie to zdecydujemy, czy malujemy, czy nie malujemy.

#### e) Konstytucyjna

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Na ul. Konstytucyjnej jest bardzo podobna sytuacja, dlatego, że tam też wyznaczono pas ruchu w jedną stronę, zawężając jednocześnie szerokość pozostałego pasa ruchu dla ruchu ogólnego. Jezdnia podobnie jak na ul. Wólczańskiej ma 11 m szerokości, występuje parkowanie na pasie postojowym 2 m od strony osiedla mieszkaniowego, 1,5 m pas rowerowy, 7,5 m pozostałego pasa ruchu, który umożliwia przejazd bez problemu tam autobusem MPK, natomiast po dodaniu pasa ruchu rowerowego, wzdłuż pasa postojowego, pozostaje szerokość jezdni 5,5 m. mamy tam stałą linię autobusową.

**Przewodniczący Komisji:** Jeśli po wyznaczeniu pasa ruchu dla rowerów zostaje 7,5 m, to na 2 wynosi 3,75 m, a żeby autobus mógł funkcjonować to musi być 3,5 m, to się mieści.

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Teraz się mieści bez problemu, natomiast z tego powodu wyznaczony został pas ruchu tylko w jedną stronę, ponieważ po wyznaczeniu pasa w dwie strony byłoby 5,5 m.

**Przewodniczący Komisji:** To nie bardzo da się cokolwiek z tym zrobić. Brakuje nam 0,5 m żeby się mieściły autobusy w 2 kierunki. Czy Wnioskodawca przyjmuje tą informację?

**Wnioskodawca p. H.B.:** Przyjmuję

#### f) Skłodowskiej-Curie

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Skłodowskiej-Curie zostało wprowadzone zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu. Obserwujemy teraz sytuację, jaka występuje po wprowadzeniu takiej organizacji ruchu.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Cieszę się, że po 2 latach ten kontra-pas wreszcie powstał.

**Przewodniczący Komisji:** Przeszliśmy przez te kilka przykładów różnych rozwiązań. Mamy następujące konkluzje: W sprawie ul. Wólczańskiej zwrócimy się z prośbą o deklarację, kiedy powstanie projekt i zostanie to wymalowane. Mamy już uzgodnienia jak to powinno wyglądać. W sprawie ul. Wyszyńskiego ustaliliśmy, że mamy sprawdzić, jakie jest natężenie

ruchu na tej ulicy i czy jest możliwa taka organizacja, żeby zawęzić jeden z pasów, dlatego, że ruch jest mniejszy. Na ul. 1 Maja malujemy pasy. W sprawie Al. Unii mamy fizycznie sprawdzić szerokość jezdni. Na ul. Konstytucyjnej niestety nic się nie poradzi, gdyż jest za wąsko. Na ul. Skłodowskiej-Curie przyjmujemy, że to już powstało.

Na dziś zamykamy 6 przykładowych problemów z całej puli, bo rozumiem, że tych problemów jeszcze nam trochę zostało.

**Wnioskodawca p. H.B.:** Na posiedzeniu rozmawialiśmy na temat projektów, które wygrały w Budżecie Obywatelskim 2 lata temu i miały być zrealizowane w roku ubiegłym. Natomiast cała lista, która wygrała w zeszłym roku i miała być zrealizowana w tym roku nie jest nawet ruszona – poprzez rozpisane przetargi na znalezienie wykonawcy.

**Naczelnik Wydziału Inżynierii Ruchu i Sterowania Ruchem w Zarządzie Dróg i Transportu p. Michał Sarnacki:** To, co powiedział Wnioskodawca, że nic nie zostało w zeszłym roku ruszone, to informuję, że wszystko jest w procedurze przetargowej i mamy nadzieję do 30 listopada br. wszystko będzie wykonane, chyba, że nikt nie wystartuje, ale to nie jest już zależne od nas. Łącznie jest 7 czy 8 zadań w przetargach. Część jest na *Zaprojektuj i wybuduj*, a część tylko na *Wybuduj*.

## **Punkt 2.: Prezentacja założeń postępowania przetargowego na rozbudowę Łódzkiego Roweru Publicznego oraz informacja o powodach opóźnienia.**

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Przygotowujemy już od dłuższego czasu postępowanie przetargowe na uruchomienie systemu roweru publicznego obejmującego 56 stacji i 560 rowerów. Jest to pokłosie wniosków złożonych do Budżetu Obywatelskiego. Zebrane wnioski, uzupełnione o zebrane lokalizację związków uzupełnione o tzw. stacje pośrednie tak, żeby te stacje złożone we wniosku stanowiły spójny system. Łącznie złożyły się na 103 lokalizacje, 47 z tych lokalizacji zostało wprowadzonych w ramach zamówienia uzupełniającego do obowiązującej umowy i wyczerpana została możliwość zaangażowania środków. Jeżeli chodzi o przetarg to trwają jeszcze dyskusje, staramy się wszystkie możliwe informacje zebrać dotyczące możliwości lub obowiązków pisania kompatybilności rowerów z nowego systemu ze starym systemem. Natomiast, jest to cały czas kwestia budząca nasze wątpliwości, czy istnieje taka możliwość i czy takie zapisy w projekcie umowy nie zostaną później podważone na etapie prowadzenia postępowania przetargowego.

**Przewodniczący Komisji:** Pamiętam konkluzję z naszych spotkań w tej sprawie, którą podjęliśmy w następujący sposób. Tak, być może zostanie to podważone, lepiej, żeby zrobiło to SKO, niż żebyśmy sami się poddali i nie próbowali nawet zrobić spójnego systemu budując jakieś podwójne stacje rowerowe. Zapis bezpośredni kompatybilności systemu przy jego rozbudowie zapisał Lublin dokładnie na str. 4, 5 i 7 Specyfikacji istotnych warunków zamówienia, wpisały również gminy podpoznańska: Szamotuły, podwarszawskie: Piaseczno, Konstancin i Pobiedziska. Nikt tego u nich nie skarżył.

**Radca Prawny:** Utrzymali. Tytułem informacji dodam, że w międzyczasie jeszcze jest to również postępowanie, w którym miasto Łódź uczestniczy, jako współ-zamawiający, odbył się dialog techniczny na ŁKA i tam, z tego dialogu wniosek jest taki, że jeżeli My nie udostępnimy kodów źródłowych, których nie mamy, to żaden inny wykonawca, poza obecnie obowiązującym, nie jest się w stanie w ten system wpiąć. Informacja jest również taka, że wykonawca akurat o Łódź zamierzają walczyć. Przykładem, gdzie wpisano kompatybilność jest Szczecin i Lublin. Jeżeli chodzi o Szczecin, w którym jest system Bike\_S, więc jak wpisano kompatybilność z tym systemem zostało to zaskarżone przez Nextbike i odwołanie zostało oddalone, ale dlatego, że w międzyczasie zmieniono warunki

przetargu na to, że już nie musi być z obecnie kompatybilny system z obecnie obowiązującym tylko dopuszczono danie równoważnego oprogramowania. Tam sytuacja jest o tyle inna, że właścicielem wszelkiego sprzętu i roweru (poza oprogramowaniem) jest miasto, ono jest również operatorem. W Lublinie było odwołanie odwrotnie, bo było odwołanie Bike\_S do Nextbikeu. Odwołanie zostało oddalone, dlatego, że w ocenie Krajowej Izby Odwoławczej odwołujący nie udowodnił, jakich jeszcze komponentów potrzebuje, żeby tą kompatybilność zapewnić. Miałam taką sytuację, kiedy zażądaliśmy integracji 2 systemów. Wykonawca się odwołał, zrobił to skutecznie i dokładnie wypisał, co my mamy w ramach tego udostępnić: (interfejsy, specyfikacje interfejsów i wskazać odpowiedzialność stron w zakresie integracji). Ponieważ, nie mogliśmy tego fizycznie udostępnić, bo tego nie mieliśmy, to musieliśmy unieważnić postępowanie. Na etapie złożenia oferty przez wykonawcę, nie jesteśmy w stanie przewidzieć, czy jest w stanie ten system zrobić kompatybilny, czy nie. Mieliśmy system jednego wykonawcy i ogłosiliśmy przetarg na kolejne okresy w procedurze nieograniczonej, zgłosiło się dwóch i wygrał – drugi. On system wykonał, poza zrobieniem tego systemu kompatybilnego, więc nie zapłaciliśmy wynagrodzenia. Sąd cywilny orzekł, że nie mieliśmy prawa tego zrobić, bo jeżeli my mamy w dokumentacji warunek, którego on nie jest w stanie spełnić, to- to, że on się nie odwołał na etapie przetargu, czy nie zażądał dokumentów do przetargu nie zmienia jego sytuacji, bo nie było współdziałania z naszej strony. Od strony prawa cywilnego on zrobił wszystko, co mógł, należy mu zapłacić wynagrodzenie, a to, że systemy są nieskonfigurowane to jest problem zamawiającego. Ze względów celowościowych absolutnie rozumiem ten zapis, żeby to było kompatybilne z punktu widzenia użytkownika systemu też. Natomiast wpisanie to w takim kształcie, że to po prostu ma być kompatybilne bez dania jakiegokolwiek zakresu kompatybilności, dokumentacji technicznej. Lublin jakąś dokumentację techniczną dał, natomiast Bike nie był w stanie udowodnić, że ta specyfikacja jest niewystarczająca. Tak naprawdę jest to postępowanie robione na jednego wykonawcę, obecnego operatora systemu.

**Przewodniczący Komisji:** Czy jesteśmy w stanie wystąpić do obecnego operatora systemu z prośbą o udostępnienie takich podstawowych danych technicznych, które uprawdopodobnią to, że inni wykonawcy będą w stanie zapewnić kompatybilność, po to, żeby uniknąć takiego zarzutu, że wymagamy czegoś, co jest z gruntu nie do spełnienia.

**Radca Prawny:** (zapis nieczytelny, wyłączony mikrofon)

**Przewodniczący Komisji:** Jaka jest obecna propozycja na nasz system, rozbudowę.

**Radca Prawny:** Obecna sytuacja jest taka, że nie możemy wpisać ... będzie zapis, który będzie pozwalał operatorowi, który wygra przetarg - wpiąć się w ten system, będzie możliwość, ale bez konieczności (zapis nieczytelny, wyłączony mikrofon)

**Przewodniczący Komisji:** Istnieje szansa, że powstanie system, który będzie alternatywny i równoległy do obecnego. Będą dwa systemy rowerowe w Łodzi. Będę pierwszym wnioskodawcą, żebyśmy nie przedłużali środków w budżecie na rozwój tego systemu w takiej formule. Jeżeli zrobimy podwójny system rowerowy w Łodzi, to możemy od razu zrezygnować z tego roweru w najbliższych latach..

**Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Piotr Kaźmierczak:** Planowane jest podpisanie umowy na 2 lata, żeby podpisać tą umowę na ten drugi system, który - albo będzie współpracował z pierwszym, albo nie – jest konieczność zapisania środków w Wieloletniej Prognozie Finansowej i dopiero po zatwierdzeniu tych środków możemy podpisać taką umowę.

**Radny p. Mateusz Walasek:** Zgadzam się z Przewodniczącym Komisji, że system z dwoma operatorami niekompatybilny byłby karykaturą systemu, natomiast zastanawiam się nad

takim rozwiązaniem, czy nie można brać pod uwagę tego, żeby to jeszcze bardziej postopniować, na więcej etapów, żeby to się stało nieatrakcyjne dla dodatkowego oferenta. Chodzi o wygodę mieszkańców. Czy to postępowanie, które prowadzi województwo na stacje kolejowe, zawiera wymóg kompatybilności?

**Radca Prawny:** To postępowanie jest na etapie dialogu technicznego, który służy ustaleniu OPZ. Z ustaleń, które były na tym dialogu technicznym wynika, że nie możemy zapisać wymogu kompatybilności z już istniejącym systemem, bo wykonawcy nie są w stanie się w niego wpiąć, a Nextbike nie udostępni możliwości wpięcia się w ten system.

**Radny p. Mateusz Walasek:** Tam decyzja o kompatybilności jeszcze nie zapadła?

**Radca Prawny:** Nie, dlatego, że jesteśmy na etapie tworzenia OPZ, po to był zrobiony dialog techniczny, żeby poprzez tamten dialog techniczny możemy skorzystać z konkluzji, znajdziemy rozwiązania, które pomoże nam dać zakres kompatybilności. Natomiast wnioski z tego dialogu technicznego przeprowadzonego są takie, że bez dania pewnych narzędzi, przede wszystkim kodów źródłowych, tej kompatybilności przeprowadzić się z już istniejącymi systemami po prostu nie da.

**Przewodniczący Komisji:** Czy macie wiedzę, jakie miasta przeprowadziły postępowanie na rozbudowę bez zapisów kompatybilności.

**Radca Prawny:** Przeprowadził Szczecin, który miał to równoważne oprogramowanie. System był Bike natomiast wygrał Nextbike. Informacje były takie, że po rozruchu wiosennym przestały funkcjonować stare stacje (zrobione przez Bike) i żeby to funkcjonowało, Nextbike domaga się od operatora, którym jest Spółka miejska – komputera z pierwotnym oprogramowaniem i miasto tego oprogramowania nie udostępnia, bo nie chce naruszyć tych praw autorskich. Ostatnia notatka była taka, że sprawa najprawdopodobniej znajdzie swój finał w sądzie, bo tam miasto nalicza kary umowne.

**Przewodniczący Komisji:** Pani powiedziała, że jeśli wpisujemy kompatybilność wprost do tego OPZ, ogłaszamy postępowanie, zgłaszają się wykonawcy, wygrywa wykonawca inny niż obecny operator i przystępuje do realizacji zadania. Buduje cały system z pełną świadomością tego, że nie mając naszych danych nie będzie miał kompatybilności. Nie realizuje tej kompatybilności, stawia dodatkowe stacje, idzie do nas po fakturę, a my mu nie płacimy bo nie to miało być, on idzie do sądu i wg Pani wiedzy na podstawie jednego z wyroków sąd może stwierdzić, że on mógł to zrealizować wiedząc, że tego nie zrealizuje, nie ma takiej możliwości – ale i tak trzeba mu zapłacić?

**Radca Prawny:** Taki był wyrok sądu II instancji, dlatego, że w I instancji ten proces wygrałam. Przy umowie o dzieło, jest to element umowy o dzieło, jest współpraca założona między wykonawcą a zamawiającym. Sąd stwierdził, że z naszej strony nie było tej współpracy, bo nie daliśmy narzędzia, które tak naprawdę tą kompatybilność mogą zapewnić. Tam była opinia biegłego, który powiedział, że jeżeli się nie daje narzędzi to wykonawca, który przychodzi z ulicy nie jest w stanie tej kompatybilności zapewnić, a że my ich nie mieliśmy to biegłego nie interesowało.

**Przedstawiciel Biura Architekta Miasta p. Piotr Woldański:** Czy zachodzą przesłanki do negocjacji z wolnej ręki, skoro tylko jeden wykonawca jest w stanie nas zaspokoić?

**Radca Prawny:** Niestety mam odpowiedź Prezesa UZP, że te przesłanki nie zachodzą, ponieważ przesłanki muszą tkwić w samym produkcie, a nie w tym, co myśmy zrobili poprzednio. Wiadomo, że na rynku jest dużo podmiotów, które mogą wykonać system, więc to nie jest jedyny wykonawca ...

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Wiem, że jest takie narzędzie jak: wystąpienie do Ministerstwa o interpretację przepisów, czy my nie moglibyśmy sformułować takiego wystąpienia w odniesieniu do prawa zamówień publicznych dążącego do wyjaśnienia, w jaki sposób w takim przypadku, zgodnie z prawem zamówień publicznych można zrealizować taki projekt. Systemy informatyczne, to jest z przypadków, rower publiczny i pojawią się kolejne. Wiadomo, że absurdem jest budowanie dwóch systemów niekompatybilnych ze sobą.

**Radca Prawny:** Możemy coś takiego zrobić, bo przeszkód żadnych nie ma, natomiast występowałam już do Prezesa UZP i to jest najwyższa instancja.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Chodzi mi bardziej o to, żeby Prezes UZP odpowiedział na pytanie, jak w takiej sytuacji prawnej można zapewnić w ramach obowiązujących przepisów rozbudowę systemu, przy którym ta kompatybilność musi być, żeby był spełniony wymóg gospodarności.

**Radca Prawny:** Z takim pytaniem konkretnie nie występowałam, nie ma żadnych przeszkód, żeby z takim pytaniem wystąpić, obawiam się, że nam odpowie, że to nie jest tak naprawdę w jego zakresie obowiązków. To nie jest tak, że nie można zapewnić kompatybilności – można, jak ma się kody źródłowe, interfejsy – a my tego nie mamy. Nie mamy przeniesionych praw autorskich, ale nie mamy tego, dlatego, że (*zapis nieczytelny*). Na pewno jest to kryterium odnoszące się do przedmiotu zamówienia, a nie do właściwości wykonawcy. Nie można z góry powiedzieć, że ono jest niezgodne z prawem. Na pewno może być tak, że od tego też, co do kryteriów przysługuje odwołanie. Patrząc z przebiegu tego dialogu technicznego, to Łódź jest takim miejscem, o które wykonawcy chcą się bić.

**Przewodniczący Komisji:** Mamy takie cztery możliwości: jedna jest taka, że rezygnujemy w ogóle z rozbudowy tego systemu – co oznacza konsekwencję w postaci buntu mieszkańców, którzy zgłosili wnioski do Budżetu Obywatelskiego, druga alternatywa – to pogodzenie się z faktem, że idziemy na ryzyko i ogłaszamy postępowanie bez kompatybilności z ryzykiem, że powstanie karykatura systemu, trzecia alternatywa – to pójście drogą sądową z pełnym ryzykiem, że to nawet może się i na etapie wyłaniania wykonawcy nie rozstrzygnąć, tylko na etapie płatności, czwartą alternatywą jest pomyśleć z wagami przy ocenie postępowania, żeby szukać tutaj wymogu kompatybilności. Należy rozwiązać ten problem.

### **Punkt 3.: Sprawy różne i wniesione**

Ponieważ nie było wniosków ze strony radnych, prowadzący zamknął posiedzenie.

Protokół sporządziła:

Sylwia Woźniak-Taczała

Przewodniczący  
Doraźnej Komisji ds. Transportu

Bartosz Domaszewicz