

Protokół Nr 8/IV/2018

posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu Rady Miejskiej w Łodzi, z dnia 26 kwietnia 2018 r.

I. Obecność na posiedzeniu:

stan Komisji - 8 radnych

obecnych - 7 radnych

nieobecnych - 1 radny

oraz zaproszeni goście.

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

Zaproszenia stanowią załącznik nr **3** do niniejszego protokołu.

II. Posiedzeniu Komisji przewodniczył:

Przewodniczący Komisji radny p. Bartosz Domaszewicz.

III. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie protokołu nr 7/IV/18 z dnia 17 kwietnia 2018 r.
2. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego z perspektywy komunikacji zbiorowej.
3. Omówienie projektu budowy ul. Nowotargowej.
4. Zaopiniowanie Sprawozdania z wykonania budżetu miasta Łodzi za rok 2017 – **druk nr 97/2018** w zakresie merytorycznych zainteresowań Komisji.
5. Informacja o stanie mienia komunalnego za okres od 01.01.2017 - 31.12.2017 – **druk nr 98/2018**.
6. Omówienie petycji.
7. Sprawy różne i wniesione.

IV. Przebieg posiedzenia i przyjęte ustalenia.

Przewodniczący Komisji p. Bartosz Domaszewicz powitał radnych, zaproszonych gości i po stwierdzeniu quorum (na podstawie podpisów radnych złożonych na liście obecności) otworzył posiedzenie Komisji.

Radni jednomyślnie przyjęli zaproponowany porządek posiedzenia.

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

Ad pkt 1. Przyjęcie protokołu nr 7/IV/18 z dnia 17 kwietnia 2018 r.

Przewodniczący Komisji poinformował, że protokoły zostały przesłane radnym pocztą elektroniczną. Zapytał, czy radni zgłaszają uwagi?

Uwag nie zgłoszono.

Przewodniczący poddał pod głosowanie protokół nr 7/IV/18 z dnia 17 kwietnia 2018 r.

Komisja w głosowaniu przy 5 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i braku głosów „wstrzymujących się” przyjęła protokół nr 7/IV/18 z dnia 17 kwietnia 2018 r.

Uwag nie zgłoszono.

Ad pkt 2. Rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego z perspektywy komunikacji zbiorowej.

Przedstawiciele Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego - Łódź Sp. z o.o. zaprezentowali funkcje symulatorów tramwajowych - jako rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego z perspektywy komunikacji zbiorowej.

Prezentowany materiał stanowi **załącznik nr 4** do niniejszego protokołu.

Faza pytań:

Przewodniczący Komisji: Projekt jest już realizowany, czyli zabezpieczenie finansowe na zakup tych symulatorów jest?

Przedstawiciel MPK- Łódź Sp. z o.o.: Tak. Do końca roku ma być zrealizowana umowa, która zobowiązuje wszystkie strony do ukończenia projektu.

Przewodniczący Komisji: Czy ta możliwość wprowadzania kolejnych lokalizacji do tego symulatora będzie ograniczona tylko do podmiotu, który Państwu zapewnił to oprogramowanie, czy też będziecie mogli na rynku sobie to zlecać?

Przedstawiciel MPK- Łódź Sp. z o.o.: Staraliśmy się zagwarantować niezależność od tego podmiotu, bo wiemy, z czym by to się mogło wiązać. To jest rynek bardzo specyficzny. Nie ma wielu firm, które takimi usługami się zajmują. Chcieliśmy uniknąć takiej sytuacji, że zainteresowałaby się tym firma, która zajmuje się np. gramami komputerowymi. Specyfika branży tramwajowej jest taka, że mało kto by się tego podjął.

Przedstawiciel MPK- Łódź Sp. z o.o.: My jesteśmy właścicielami symulatorów i oprogramowania i możemy później rozwijać to z inną firmą, niekoniecznie z tą, która to zrealizowała.

Przewodniczący Komisji: Co z lokalizacją dla tych symulatorów?

Przedstawiciel MPK- Łódź Sp. z o.o.: Dla naszych pracowników mamy lokalizację, mamy teren pod inwestycję.

Przedstawiciel MPK- Łódź Sp. z o.o.: Powstanie symulator, to jest pomieszczenie na terenie ul. Tramwajowej, czyli na potrzeby naszych pracowników, ale docelowo chcemy, żeby to był Ośrodek Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, do którego przygotowaliśmy również nieruchomość przy ul. Telefonicznej, gdzie będzie można szeroko korzystać.

Przewodniczący Komisji: Jak to wygląda finansowo?

Przedstawiciel MPK- Łódź Sp. z o.o.: Wszystko zależy od tego, co chcielibyśmy ująć, ale finansowo na to, co oszacowaliśmy, czyli pomieszczenie dla symulatorów, dla instruktorów, sala szkoleniowa i zaplecze socjalne – jest to koszt ok. 1 000 000 zł.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Jak wygląda kwestia takich miejsc, gdzie często są zatoki drogowe i jest wyznaczone przejście dla pieszych bez sygnalizacji, w miejscu, w którym motorniczy nie jest w stanie ocenić, czy to jest zator, czy ktoś przepuszcza pieszego?

Przedstawiciel MPK- Łódź Sp. z o.o.: W takich miejscach wystarczą 2 wyższe samochody na pasach wewnętrznych przy torowisku, jeśli połączymy to z informacją, że tramwaj potrzebuje kilkudziesięciu metrów do zatrzymania i to przy niewielkiej prędkości. Takie miejsca zawsze tworzą niebezpieczeństwo, że będzie dochodziło do nieszczęść. Ze swej strony uczulamy motorniczych i instruktorzy na kursach są wyczerpani na takie zagrożenia.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Wydaje mi się, że warto by było na wszystkich takich przejściach uruchomić sygnalizację świetlną.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: W zakresie przejścia na ul. Kopcińskiego dokonaliśmy zlecenia zamówienia znaków aktywnych, czyli wzbudzanych przez pieszego. Rozmawiamy na temat tego, w jaki sposób przeprowadzić tę inwestycję dotyczącą sygnalizacji. To jest mała inwestycja, ale odległość od skrzyżowania wymaga połączenia z systemem, a poza tym w niedalekiej przyszłości pojawia się perspektywa przebudowy tego odcinka w ramach *Tramwaj dla Łodzi*. Wysłaliśmy do MPK prośbę o opinię w zakresie obniżenia prędkości do 20 km/h na tym przejściu. Będziemy także rozmawiać o tym na Miejskiej Radzie BRD. Mamy pewne pomysły, które mogą szybko poprawić standard. Sygnalizacja to jest kwestia większych pieniędzy, czasu na zaprojektowanie, uzyskania pozwoleń na budowę, często załatwienia przyłącza energetycznego, więc tych tematów nie da się załatwić w ciągu kilku tygodni, czy miesięcy. Chcielibyśmy zastanowić się nad pewnymi priorytetami. Tam, gdzie są priorytety, żeby to rozpocząć w jakiś sposób, czy wnioskować do budżetu na przyszły rok tam, gdzie rzeczy są do załatwienia w sposób łatwiejszy, żeby starać się, w oparciu o te środki, które posiadamy.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Rozumiem, że ta długość hamowania będzie uwzględniona przy tej sygnalizacji, jest to do zrobienia?

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Dlatego integrujemy to z ograniczeniem prędkości, czyli do 20 km/h, żeby ten największy pęd tramwaju został opanowany.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Czy budowie Obszarowego Systemu Sterowania Ruchem to przejście w ogóle było analizowane?

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Nie włączałbym tego w Obszarowy System Sterowania Ruchem, bo to odwrotnie, sygnalizację włącza się w

Obszarowy System, a nie System decyduje o tym, gdzie mają być sygnalizacje. Na pewno jest to analizowane i zgłoszony, jako wniosek do takiego kompleksowego przebudowania tego fragmentu podczas budowy Tramwaju.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Czy ta przebudowa ma określony kształt?

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Konceptyjnie tak, rozmawiamy o szczegółach tej inwestycji, tramwaj ma być poprowadzony w kierunku Dworca, wiadukt środkowy zostanie wyburzony, teren zostanie zniwelowany do poziomu „O” na całym tym odcinku, czyli te najazdy, środek i drugi zjazd będzie zniwelowany do „O”.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Czy motorniczy nadjeżdżając w takie miejsce, gdzie nie ma sygnalizacji, a jest przejście dla pieszych na takim długim odcinku ma obowiązek wcześniej dzwonić, ostrzegać, czy z Państwa doświadczenia wynika, że słychać to dzwonienie? Czy motorniczości mają w ogóle informację o takich czarnych punktach w mieście, gdzie jest naprawdę niebezpiecznie, kiedy np. zmieniają trasy?

Przedstawiciel MPK- Łódź Sp. z o.o.: Dzwonek na pewno słychać. Czy motorniczości mają obowiązek, to nie odpowiem na to pytanie, na pewno mają obowiązek zachować szczególną ostrożność. Co do warunku, czy muszą dzwonić, to nie wiem. Informacja o miejscach niebezpiecznych jest przekazywana podczas szkolenia przez instruktorów Ośrodka Szkolenia Motorniczych. Nie jest tak, że motorniczości jeździ przez dłuższy czas na jednej trasie, codziennie te trasy są zmieniane.

Przedstawiciel MPK- Łódź Sp. z o.o.: Motorniczości jak i kierowcy są cały czas kontrolowani przez pracowników Nadzoru Ruchu. Centrala Ruchu ma możliwość monitorowania tego, co się dzieje, również poprzez kamery w pojazdach. Jeśli dochodzi do zakłóceń w ruchu, to wydawane są komunikaty, które słyszą wszyscy prowadzący.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Cieszę się, że mają być symulatory, bo to jest bardzo ważne. Jaki status mają przejścia dla pieszych, czy jest jedno, czy jest kilka.

p.o. Kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach w Biurze Inżyniera Miasta p. Janusz Maciaszek: Jeśli nie jest wyznaczone przejście dla pieszych w torowisku, zgodnie z przepisami nie jest przejściem i tam pieszy powinien ustąpić pierwszeństwa tramwajowi. Takich przypadków jest mało, występują tylko w tych miejscach, gdzie brak jest miejsca wyczekiwania dla pieszego, bo jeśli można, to wszędzie malujemy przez torowiska pasy wyznaczające przejście też przez torowisko. Zgodnie z przepisami, jeśli mamy ulicę dwujezdniową, a nie mam zachowanego ciągu tego przejścia, to mam dwa odrębne przejścia dla pieszych. W celu zapewnienia tego minimalnego bezpieczeństwa to niestety muszą być światła.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Pisząc o bezpieczeństwie warto o tym mówić, że mamy różne sytuacje i będąc pieszym też musimy zwracać na to uwagę, czy jesteśmy na jednym przejściu, czy mamy dwa przejścia dla pieszych i przejście przez torowisko. Wydaje mi się, że sytuacja, która ma miejsce na ul. Kopcińskiego jest inna niż ta na ul. Kościuszki, gdzie mamy 2 przejścia dla pieszych i przejście przez torowisko, co oznacza, że pieszy będąc na przejściu musi się zatrzymać i przepuścić jadący tramwaj, podobnie jest z wejściem na drugą stronę jezdni, schodząc z torowiska tramwajowego również musi przepuścić samochody, które dojeżdżają do przejścia.

Radny p. Mateusz Walasek: Wracając do wątku przejścia przez ul. Kopcińskiego, uczestniczyłem w audycji radiowej, gdzie wielu słuchaczy sugerowało, że w związku z tą sytuacją było rozważane dosyć radykalne rozwiązanie – likwidacja tego przejścia w tamtym miejscu.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Nie i nie będziemy rozważać, idziemy w kierunku sygnalizacji, a nie ograniczenia przejść. Tym bardziej, że łączy to osiedle ze szkołą oraz powstaje nowa inwestycja, w której będzie świetlica środowiskowa dla tego osiedla. W związku z tym nie wyobrażam sobie, żeby ktokolwiek chodził do Tuwima i nadrabiał drogi.

Radny p. Mateusz Walasek: Zwracam uwagę na komunikację z mieszkańcami, dlatego, że była audycja gdzie pojawił się nie jeden głos mieszkańca właśnie z taką sugestią.

Przewodniczący Zarządu Stary Widzew p. Andrzej Kaczorowski: Omawiane przejście dla pieszych jest potrzebne, dlatego, że tam jest: NFZ, Sąd, Gimnazjum, Przedszkole. Czy można by było wprowadzić jakiś cykl edukacyjny w okolicznych szkołach podstawowych oraz żeby motorniczowie używali sygnałów dźwiękowych dojeżdżając do skrzyżowania bądź przejścia dla pieszych.

Radny p. Mateusz Walasek: Trzeba zwrócić uwagę, że komunikacja z przystankami nie odbywa się przez to przejście, gdyż przystanki znajdują się przy wiadukcie (ul. Tuwima) albo przy skrzyżowaniu z ul. Piłsudskiego. Wymienione przez Pana instytucje są użytkowane przez mieszkańców całej Łodzi i docierają tam transportem zbiorowym lub indywidualnym i oni się dziwią, po co jest to przejście.

Radny p. Kamil Jeziorski: Można by było nagrać krótki film 10-15 min., który wyświetliłoby się dzieciom na lekcjach wychowawczych, jak to wygląda, jak powinno się korzystać z przejścia dla pieszych, bo dzieci są przeświadczone, że jak są na pasach to mają pierwszeństwo.

Przedstawiciel MPK- Łódź Sp. z o.o.: Sądzę, że nakręcenie filmu nie będzie problemem, przypominam, że robimy takie cykle edukacyjne w Muzeum i frekwencja jest duża. Dzieci zdecydowanie więcej zapamiętają, jeśli zobaczą to na żywo. Jedno nie wyklucza drugiego.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Co w ostatnich latach robiło Biuro Inżyniera Miasta i Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w sprawie takich niebezpiecznych przejść dla pieszych., czy zwracali się o to, żeby tam poprawić bezpieczeństwo, żeby zmienić oznakowanie, czy były jakieś działania?

Dyrektor Biura Inwestycji Miejskich p. Maciej Formański: Tematyka tego, konkretnego miejsca była poruszana przynajmniej 2 razy, w 2016 r. wytypowano to miejsce, jako jedno z bardziej niebezpiecznych w Łodzi z uwagi na typ przejścia dla pieszych. Wówczas Miejska Rada BRD zaleciła wówczas doraźne działania poprzez oznakowanie dodatkowe na jezdni w postaci czerwonych linii oraz doznakowaniu aktywnym znakiem D-6. Po raz drugi Rada zajęła się tym miejscem w trakcie analiz w 2017 roku. Rada również dostrzegła, że nie tylko sygnalizacja świetlna jest takim sposobem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie znam żadnej negatywnej decyzji w tym zakresie. Działanie Rady polega na rekomendacji, a nie ma możliwości prowadzenia niezależnych działań inwestycyjnych.

Przewodniczący Komisji: Proszę o przekazanie w drodze pisemnej informacji nt. tego, czego Wam brakuje, żeby takie Centrum Bezpieczeństwa stworzyć po to, żeby te symulatory i ten wydany 1 mln zł na te maszyny był wykorzystany optymalnie.

Ad pkt 3. Omówienie projektu budowy ul. Nowotargowej.

Omówiono plany sytuacyjne dotyczące budowy i przebudowy ul. Nowotargowej.

Omawiana dokumentacja znajduje się po nr: **DPr-BRM-II.0005.20.27.2018**

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Czy jest szansa, że ten projekt będzie jednak przeprojektowany, w jakim zakresie i kiedy zapadną, co do tego decyzje? Zdajemy sobie sprawę z tego, że to nie jest optymalny projekt dla przestrzeni miejskiej, że to nie jest ulica śródmiejska, jaka była nam radnym obiecywana. Mimo tego, że jest to formalnie 1x2, to mamy tyle poszerzeń, że się zastanawiam, gdzie tam to 1x2 jeszcze się ostało, chyba tylko na tym prostym odcinku. Przede wszystkim zarzut dotyczący tego, że na tak długim odcinku nie będzie przejść dla pieszych, a piesi będą tamtędy przechodzić.

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Jeżeli chodzi o możliwości przeprojektowania, to jesteśmy po kilku spotkaniach z Zarządem Dróg i Transportu, Biurem Inżyniera Miasta i do przeprojektowania ewentualnego ten projekt pójdzie tylko w zakresie drogi rowerowej po stronie wschodniej, od ul. Nawrot do ul. Tuwima. Ustaliliśmy, że zmian projektowych na odcinku od ul. Nawrot do ul. Piłsudskiego nie wprowadzimy, nie jest to możliwe, jeżeli chodzi o wygospodarowanie dróg rowerowych po obu stronach odseparowanych z chodników, w ciągu pieszo-rowerowe nie idziemy ze względu na szerokość pasa i istniejącej zabudowy nie ma możliwości wygospodarowania tam takich ciągów. Natomiast po stronie od ul. Nawrot do ul. Tuwima jest zaprojektowana droga rowerowa po stronie zachodniej, projektujemy drogę typu woonerf. Wróciło do projektanta, który ma przeanalizować możliwość wygospodarowania drogi rowerowej po stronie wschodniej. Planowane nasadzenia drzew nie zostaną zrealizowane, ponieważ zieleń zostanie zastąpiona drogą rowerową. Jeżeli chodzi o przebudowę to jedyne, co jest możliwe to dobudowanie ewentualnie tej drogi rowerowej. W tych spotkaniach uczestniczyło także Biuro Architekta Miasta. Jeżeli chodzi o przejście dla pieszych, to jesteśmy po wstępnych rozmowach, że będzie możliwość bezpiecznego zlokalizowania przejścia pomiędzy ul. Tuwima, a pierwszym zakrętem. Jest pomysł, żeby ono było osygnalizowane, jeżeli nie stała to wzbudzana sygnalizacją świetlną.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Prędkość projektowa jest 50 km/h, droga jest zbiorcza i można zrobić 40 km/h, wówczas można by było zawęzić łuki, zawężyć pasy ruchu i pas drogowy.

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: To jest podyktowane założeniami dla tej drogi, która miała być jedyną drogą, która wyprowadzi ruch z Nowego Centrum Łodzi, czyli mamy tam: transport zbiorowy, samochody osobowe i przede wszystkim drogi o uspokojonym ruchu, towarzyszące leżące w bezpośredniej odległości ul. Targowej, np. ul. Dowborczyków, ul. Kilińskiego. Chodzi o to, że prognozowany ruch nie tylko związany z obsługą Dworca, ale całego NCL, ponieważ będzie się mocno zabudowywało i jest czynnikiem, który powoduje, że trzeba samochody osobowe wprowadzić do ul. Piłsudskiego.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Czy po śródmiejskiej ulicy w gęstej zabudowie mieszkaniowej można oczekiwać zawężenia łuków, obniżenia prędkości. Czy rzeczywiście przy węższym łuku, węższym pasie nie jesteśmy w stanie obsłużyć Dworca i terenu wokół Dworca, które jeszcze przez wiele lat będą się zabudowywać. Mieliśmy zniechęcać do przyjeżdżania samochodem.

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: W mojej ocenie uważam, że ta droga i tak nie jest elementem, który będzie skłaniał do tego, żeby jechać samochodem, bo ona i tak nie przeniesie tego ruchu. Są miasta bardzo dobrze skomunikowane jak Warszawa i takie centra biurowe, które pokazują, że pracownicy przyjeżdżają samochodami, więc my ich nie zniechęcimy. Dalsze zawężanie spowoduje, że za 4 lata będziemy mieli nowy projekt do realizacji.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Dlaczego teraz budujemy tą ulicę?

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Dlatego, że w budżecie miasta już od lat są zabezpieczone środki na realizację zadania pn. *Przebudowa dróg układu komunikacyjnego wokół Dworca* i to jest zadanie, na które są zabezpieczone środki w WPF.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Ul. Nowotargowa była wykreślona z budżetu i dopiero w 2015 r., po uzgodnieniach, że będzie to typowa ulica śródmiejska Rada Miejska zgodziła się, żeby ten tytuł przywrócić.

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Wiem, że ona jest w budżecie na drogi wokół Dworca, z których były realizowane ul. Składową, Lindleya, Targową i to ostatnia ulica, którą z tego budżetu realizujemy.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Czyli nie musimy jej robić.

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Przy zabudowie, która się pojawia w NCL myślę, że niezrobienie tej ulicy to jest okaleczenie tej części miasta.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: W mojej ocenie nie ma presji czasu, żeby to zrobić teraz.

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Nie jestem w stanie sama odpowiedzieć na pytanie, dlaczego tam się pojawiły takie rozwiązania. To był przeszło rok pracy projektanta z jednostkami w mieście. Na Radach technicznych uczestniczyli wszyscy, którzy byli zobowiązani do wypowiedzenia się w tym temacie. To jest wynik współpracy kilku jednostek w mieście.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Jako radna, czuję się oszukana, bo powiedziano, że dostaniemy normalną śródmiejską ulicę, którą da się rozsądnie zabudować, w której się utworzy fajne wygodne pierzeje, gdzie pieszy będzie mógł się bezpiecznie czuć, gdzie rowerzysta będzie mógł jechać jezdnią, bo będzie taka prędkość zachowana i takie warunki, że by się dało to zrobić, mówiono o maksymalnym ograniczaniu wyburzeń.

Radny p. Mateusz Walasek: Byliśmy, jako radni porozumieni na 2x2, takie było pierwsze porozumienie. Na skrzyżowaniu ul. Przędzalnianej można zobaczyć, jaki tam jest ruch tylko, dlatego, że nie ma możliwości skomunikowania osi ul. Piłsudskiego z osią ul. Tuwima. Cała koncepcja, która była wtedy zawarta zakładała wyłączenie z ruchu ul. Kilińskiego i ograniczenie tylko dla pojazdów transportu zbiorowego. Tam wyraźnie tego połączenia brakuje.

Dlaczego to jest budowane tak późno? Nie utrudniajmy tego i taki jest mój apel.

Przewodniczący Zarządu Stary Widzew p. Andrzej Kaczorowski: Reprezentuję mieszkańców tego rejonu i o ich interesy przyszedłem tutaj zadbać. Nie będą mieli jak się dostać na Rynek Wodny, dzieci nie będą mogły dostać się do szkół i przedszkola, do wielu instytucji. Stąd nasz apel, aby wziąć pod uwagę tych pieszych.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: W zakresie dojścia do tych wymienionych punktów, to dzisiaj tego dojścia też tam nie ma.

Przewodniczący Zarządu Stary Widzew p. Andrzej Kaczorowski: Mój cały niepokój polega na tym, że mieszkańcy chodzą ul. Nawrot, nie chciałbym, żeby tam było wszystko odcięte. Rozumiem, że przez zabudowany kwartał się obecnie nie da przejść, ale jak powstanie ten łuk w okolicach ul. Nawrot, czy będziemy mogli przekraczać tą drogę w tym miejscu.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Zgadam się, ale mam nadzieję, że wszystko uda się powiązać.

Radny p. Mateusz Walasek: Czegoś chyba nie rozumiem. Mam dokument przed sobą i widzę dwa przejścia na skrzyżowaniu z ul. Nawrot. Jeżeli słyszę argument dotyczący tego, że mieszkańcy nie będą mogli się poruszać, to jak się teraz poruszają?

Piotr Biliński: Zawsze byłem przeciwnikiem budowy Nowotargowej w proponowanych kształtach. W dalszym ciągu twierdzę, że żadna z tych prognoz, które były podstawą ich tworzenia się nie sprawdziła do tej pory i te prognozy także się nie sprawdzą, bo ruch w mieście się zupełnie inaczej kształtuje. Nie wolno dróg odcinać od tego, co może powstać po sąsiedzku. Powiem, czemu ta ulica ma służyć. Ta ulica ma służyć tranzytowi, nie wypełnianiu NCL. Przeciągnięcie ul. Uniwersyteckiej poprzez Nowotargową do ul. Kilińskiego jest celem samym w sobie. To jest niestety coś, z czym nie mogę się pogodzić, bo założenie, które było także opisywane w Studium, mimo, że potwierdzało hasło Nowotargowej – przenikania komunikacji samochodowej w tamtym obszarze, jednak zakłada, że pewien obszar w Śródmieściu objęty jest pewnym układem obwodnicowym i z tego układu zapełnia się poszczególne kwartały jakby od zewnątrz, a nie robi się skrótu, którym ta ulica jest. W tymże projekcie na ul. Piłsudskiego są światła. Czyli mamy światła na: Kilińskiego, Targowej, Przędzalnianej i Piłsudskiego. Fundujemy sobie trasę, która przechodzi przez miasto i jest skrótem, czyli jest wbrew: Strategii Rozwoju Miasta (przyjętej w I kadencji) i nie jest zgodna z jakimikolwiek założeniami o charakterze porządku urbanistycznego funkcjonującym w tym mieście. Czy to nie może być skończone skrzyżowaniem normalnym pod kątem prostym, dzięki temu ta droga miałaby szansę stać się ulicą, mogłaby obsługiwać tereny sąsiedzkie i mogłaby być spokojną ulicą wewnętrzną, które rzeczywiście tam brakuje. Ale pytanie, czy rzeczywiście musi przechodzić przez ul. Piłsudskiego? Czy jest taki natłok na te samochody skręcające z Retkini w kierunku Dworca, że potrzebne są 2 lewoskręty na ul. Przędzalnianą i Targową.

Jeszcze raz bym zweryfikował ten projekt, co do jego potrzeby, a szczególnie przebiecia przez ul. Piłsudskiego, zapytałbym się, czy jednak nie należałoby wrócić do rozwiązania dwóch ulic współpracujących (ul. Targowej, jako jednokierunkowej, jadącej w kierunku południowym i drugą ul. Przędzalnianą, która prowadziłaby w kierunku Dworca). Apeluję o to, żebyśmy nie niszczyli tkanki tego Miasta tworami, które są sprzeczne z jego podstawową naturą.

Przewodniczący Komisji: Czy Miejska Pracownia Urbanistyczna brała udział w jakichś uzgodnieniach związanych z tym projektem?

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Nie pamiętam czy brali udział, oni znają ten projekt i znamy ich opinię. Wiemy, że miejscowych planów nie ma jeszcze na ten obszar. Wskazaniem MPU było 2x2 na całym odcinku.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Na jakim etapie jest postępowanie przetargowe i czy możemy jeszcze cokolwiek z tą ulicą zrobić, w jakim zakresie możemy ją przeprojektować.

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Przetarg jest już w trakcie. Do unieważnienia przetargu nie ma podstaw, bo zmiany projektowe to nie jest podstawa do unieważnienia projektu. Poszerzenie czy zawężenie wymaga nowych podziałów, uzgodnień, czyli ok. 1 roku projektowania.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Dlaczego, mając szeroki pas drogowy, nie możemy tej ulicy w miarę możliwości wyprostować tak, żeby dało się obsługiwać te nieruchomości sąsiednie, żeby ta ulica się wpisywała w normalną siatkę ulic śródmiejskich??

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Wydział Architektury i Urbanistyki nie wyda nam decyzji ZRiD, wszędzie tam, gdzie mieliśmy rozpasanie i zbyt wiele ponad to, co jest potrzebne pod drogę, robiliśmy korekty i nie dostawaliśmy ZRiD. Jeśli chodzi o obsługę działek, to wszystkie działki mają obsługę z drogi publicznej. Tamte nieruchomości, o których Państwo mówicie mają obsługę z innej drogi, więc tu nie ma potrzeby włączać dodatkowo obsługi działki z drugiej, trzeciej, ważne, że jest obsługa z drogi istniejącej. Gdybyśmy rzeczywiście dzielili działki i nie byłoby dostępu to mamy obowiązek zapewnić to połączenie z drogą publiczną.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Proszę o przyjęcie stanowiska dotyczącego zbadania możliwości odstąpienia od przetargu i przeprojektowania tej inwestycji pod kątem normalnego wpisania w tkankę miejską, normalnej obsługi, normalnej obsługi nieruchomości sąsiednich i godnych warunków dla ruchu pieszego.

Przewodniczący Komisji: Zanim bym zagłosował, chciałbym znać odpowiedź na to pytanie, jakie są tego konsekwencje. Można się zwrócić z takim zapytaniem, opinią, jakie są konsekwencje finansowe, czy formalno-prawne, czasowe związane z odstąpieniem od tego postępowania przetargowego i przystąpienia do nowego projektowania (do Prezydenta Miasta Łodzi).

Radny p. Mateusz Walasek: Proponuję rozszerzenie zapytania o możliwości przywrócenia tego proponowanego przez MPU przebiegu 2x2. Jakie są prawne konsekwencje i jakie są szanse powrotu.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Nie zgadzam się na poszerzenie tego pytania.

Przewodniczący Komisji: Zwracamy się do Prezydenta Miasta, z jakimi konsekwencjami wiąże się odstąpienie od obecnej procedury przetargowej w celu przeprojektowania tej drogi. Przygotuję co najmniej 3 pytania.

Ad pkt 4. Zaopiniowanie Sprawozdania z wykonania budżetu miasta Łodzi za rok 2017 – druk nr 97/2018 w zakresie merytorycznych zainteresowań Komisji.

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Nasze wydatki w głównych działach w ZIM. Plan po zmianach wynosił 5 629 521 zł, wydatkowany w 98,2% w kwocie 5 529 407,68 zł; w wydatkach majątkowych (str. 439) całość wydatków była po zmianach budżetu w roku 2017 na kwotę 305 682 095 zł, wykonanie na poziomie 75,5% w kwocie 230 749 094,75 zł. Wydatki WPF realizacja na poziomie 70%, pozostałe 94,7% - zadania jednoroczne. Drogi publiczne w miastach na prawach powiatu budżet po zmianach wynosił 128 377 334 zł, wydatkowanie 81 253 815,55 zł – 63,3%. Drogi publiczne gminne (str.453) plan po zmianach wynosił 31 361 788 zł, zrealizowano w 91,5% w wysokości 28 689 409,36 zł. Drogi wewnętrzne – budżet po zmianach wynosił 5 449 023 zł (str.459), zrealizowano w 93,1% w wysokości 5 073 504,80 zł. Oświetlenia w zakresie drogowym (str. 467) budżet po zmianach wynosił 802 616 zł zrealizowano w 72,9% w wysokości 585 481 zł.

Faza pytań:

Radny p. Mateusz Walasek: Co zrobimy z niewykonaną kwotą przeznaczoną na budowę ekranów akustycznych przy Trasie Górna?

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: To jest decyzja, która została wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska po wykonaniu analizy po realizacyjnej, która wykazała, że ekranów akustycznych na trasie

Górnej jest wciąż za mało i należy dostawić 758 metrów ekranów. Należy wykonać zadanie projektowe i budowę, dlatego, że nie ustawimy ekranów bez projektu. W ubiegłym roku dwukrotnie niewyłoniony wykonawca. Nikt nie był zainteresowany tym zadaniem. To było zadanie jednoroczne, więc wnioskujemy o wprowadzenie tego zadania do budżetu. Tego zadania nie ma, gdyż decyzja została wydana przez organ niewłaściwy. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał decyzję na obszary, gdzie nie byli do tego właściwym organem. Pozostaje nam uchylene tej decyzji w części lub w całości. Nam też chodzi o uchylene tej decyzji, ponieważ 750 m. dodatkowych ekranów to jest koszt na min. 2 500 000 zł. i staną w miejscach, gdzie naszym zdaniem stanąć nie powinny. Przed wydaniem przez RDOŚ odwoływaliśmy się od wskazanej lokalizacji, więc jest szansa na to, żeby jeszcze raz negocjować lokalizację ekranów.

Radny p. Kamil Jeziorski: Drogi publiczne w miastach na prawach powiatu – niewykonanie 47 000 000 zł.

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Główne niewykonanie, poza tym, które się pojawia na Nowowęglowej i Rokicińskiej, jest po stronie rewitalizacji, gdzie wiele przetargów było powtarzanych.

Pan H.B.: Gdzie się podziały pieniądze lub zakupione stojaki, które miały pojawić się na parkingu rowerowym przy Stadionie Widzewa?

Zastępca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Nie znam tej deklaracji. Zarząd Inwestycji stojaki zakupił, dostawia. Mamy bardzo dużo wniosków z różnych instytucji, mieszkańców i mamy zeskładowane stojaki, które ustawiamy.

Zarząd Dróg i Transportu

Radny p. Kamil Jeziorski: Jakie są stawki wozokilometrów (dla autobusu, tramwaju, ŁTRu) jak to obliczacie i co wchodzi w podstawę ich wyliczenia? Jakie są główne założenia z gminą Zgierz (dotyczy linii 6 i 61) + kopia audytu.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Trzeba wziąć pod uwagę, że miasto Łódź nie rozlicza się z MPK w ten sposób, że jest to liczba przejechanych wozokilometrów x stawka. Ta stawka jest wyestymowana z kosztów, które są ponoszone przez MPK – Łódź – osobowych, remontowych, utrzymania torów, taboru, kontroli biletów, dystrybucji biletów, utrzymania zakładu przewozów osób niepełnosprawnych. Jest kilkanaście pozycji, po drugiej stronie są dochody – ze sprzedaży biletów, z reklam, dzierżawy. Estymując średnią stawkę, którą mamy najnowszą, przekazaną przez audytora rekompensaty rocznej jest w granicach 6,88 zł.(łącznie). Jest to stawka niższa, średnia stawka dla tej grupy porównawczej, którą mamy w tym audycie to jest 7,10 zł. Wszystko zależy od kosztów amortyzacji. Jeżeli tabor jest nowszy, wiadomo, że trzeba doliczyć koszty amortyzacji. W innych miastach te stawki mogą być wyższe z tytułu tego, że amortyzację trzeba doliczyć, jeżeli jest więcej nowego taboru. Biorąc pod uwagę Warszawę to jest koszt w granicach 7,10 zł za wozokm. W przypadku linii Zgierskich czy Andrespolskich ten wozokm jest mniejszy, gdyż autobusy są używane (jest taniej o 40 gr. na autobusach krótkich). Nie liczymy wozokm x stawka, są wliczane wszystkie koszty funkcjonowania spółki.

Radny p. Kamil Jeziorski: Co Państwo wliczają na wozokilometr, jakie koszty wliczają, czy np. koszty utrzymania zajezdni tramwajowych, czy koszty utrzymania budynków, ochrony. Jak się Państwo rozliczacie z MARKABem, z przekazanej kwoty 2 988 000 zł, czy na podstawie wozokilometrów, czy na podstawie powierzenia zadań, jak to wygląda?

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: To jest porozumienie międzygminne i w przypadku MARKABu jest tak, że 100% udziału w granicach Łodzi płaci Łódź, 100% udziału w granicach Zgierza płaci Zgierz dla tej linii (6 i 61). Jeszcze uzupełnię tą informację.

Dyrektor Biura Inwestycji Miejskich p. Maciej Formański: Ogólna kwota przyznana na potrzeby Biura, gdyż przewidywaliśmy ruchy związane z rozpoczęciem procesów około kalendarza dostępów, inne rozwiązania zostały zastosowane. Kalendarz działa.

Komisja zaopiniowała Sprawozdanie z wykonania budżetu miasta Łodzi za rok 2017 – **druk nr 97/2018** w zakresie merytorycznych zainteresowań:

Zarząd Inwestycji Miejskich

Wynik głosowania za opinią pozytywną: „za” – 2 głosy, „przeciw” – 2 głosy, „wstrzymujących się” –1 głos.

Zarząd Dróg i Transportu

Wynik głosowania za opinią pozytywną: „za” – 3 głosy, „przeciw” – 3 głosy, „wstrzymujących się” –0 głosów.

Biuro Inwestycji Miejskich

Wynik głosowania za opinią pozytywną: „za” – 2 głosy, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” –4 głosy.

Ad pkt 5. Informacja o stanie mienia komunalnego za okres od 01.01.2017 - 31.12.2017 –druk nr 98/2018.

Komisja zapoznała się z Informacją o stanie mienia komunalnego za okres 1.01.2017 – 31.12.2017 – **druk nr 98/2018.**

Ad pkt 6. Omówienie petycji.

Omówiono petycje, które wpłynęły do Komisji.

Petycję nr 3 i 4 otrzymała do rozpatrzenia radna p. Urszula Niziołek-Janiak.

Petycję nr 5 otrzymał do rozpatrzenia radny p. Maciej Rakowski.

Ad pkt 7. Sprawy różne i wniesione.

Przewodniczący Komisji p. Bartosz Domaszewicz poinformował, że wpłynęły następujące pisma do Komisji:

Innych spraw wniesionych i wolnych wniosków nie zgłoszono.

Przewodniczący Komisji p. Bartosz Domaszewicz: podziękował za udział w obradach i zamknął posiedzenie Komisji.

Protokół sporządziła

Sylwia Woźniak-Taczała

Sekretarz Komisji

Przewodniczący Komisji

Bartosz Domaszewicz