

Protokół Nr 6/III/2018

posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu Rady Miejskiej w Łodzi, z dnia 22 marca 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 3/II/18 z dnia 15 lutego, nr 4/II/18 z dnia 21 lutego oraz nr 5/III/18 z dnia 7 marca 2018 r.
2. Organizacja objazdów w czasie remontu ulicy Rokicińskiej – *Zarząd Inwestycji Miejskich*.
3. Windykacja opłat dodatkowych w strefie płatnego parkowania – *Centrum Usług Wspólnych*.
4. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie skargi nr 1 z 2018 r. - *referuje radny p. Maciej Rakowski*.
5. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie terminu rozpatrzenia petycji nr 1 z 2018 r.- *referuje radna p. Urszula Niziołek-Janiak*.
6. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie terminu rozpatrzenia skargi nr 2 z 2018 r.

7. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie terminu rozpatrzenia skargi nr 3 z 2018 r.
8. Sprawy różne i wniesione.

Punkt z aneksu:

1. Informacja na temat rozwiązań dla osób pieszych i rowerzystów w ramach budowy ulicy Nowotargowej.

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.

Przewodniczący przedstawił porządek posiedzenia z propozycją omówienia w punkcie nr 1 – punktu z aneksu nr 1.

Radni jednomyślnie przyjęli zaproponowany porządek posiedzenia.

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

Zmieniony porządek posiedzenia:

1. Informacja na temat rozwiązań dla osób pieszych i rowerzystów w ramach budowy ulicy Nowotargowej.
2. Przyjęcie protokołu nr 3/II/18 z dnia 15 lutego, nr 4/II/18 z dnia 21 lutego oraz nr 5/III/18 z dnia 7 marca 2018 r.
3. Organizacja objazdów w czasie remontu ulicy Rokicińskiej – *Zarząd Inwestycji Miejskich*.
4. Windykacja opłat dodatkowych w strefie płatnego parkowania – *Centrum Usług Wspólnych*.
5. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie skargi nr 1 z 2018 r. - *referuje radny p. Maciej Rakowski*.
6. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie terminu rozpatrzenia petycji nr 1 z 2018 r.- *referuje radna p. Urszula Niziołek-Janiak*.
7. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie terminu rozpatrzenia skargi nr 2 z 2018 r.
8. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie terminu rozpatrzenia skargi nr 3 z 2018 r.
9. Sprawy różne i wniesione.

Ad pkt 1 - Informacja na temat rozwiązań dla osób pieszych i rowerzystów w ramach budowy ulicy Nowotargowej.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: W kontekście realizacji zadania inwestycyjnego obejmującego budowę ulicy Targowej w nowym śladzie stanowiącej przedłużenie już wybudowanego ciągu drogowego w kierunku północ-południe (al. Rodziny Scheiblerów) wraz z włączeniem do istniejącego ciągu starej ul. Targowej, aktualnie Zarząd Inwestycji Miejskich jest przeddzień ogłoszenia przetargu na wybór wykonawcy robót budowlanych. Poszczególne pozwolenia i decyzje dla pozostałych odcinków, czyli przebudowy ul. Targowej od ul. Tuwima do ul. Nawrot, jak również małego odcinka między skrzyżowaniem al. Rodziny Scheiblerów z ul. Tuwima ze skrzyżowaniem z Targową, uzyskana już są stosowne pozwolenia na budowę. W zakresie samej realizacji inwestycji planujemy ogłoszenie przetargu na początku miesiąca kwietnia tak, aby wpisać się w założenia wynikające z harmonogramów dostępności zadań inwestycyjnych do realizacji w II połowie tego roku na samą budowę. Co do samych rozwiązań i zakresów realizacji inwestycji pierwotny projekt, który był realizowany, przeszło 3 lata temu, został zaktualizowany i skorygowany w postaci zawężenia na całym przebiegu z wyłączeniem skrzyżowań do przekroju 1x2, z pasami 3,25 m każdy, z wyłączeniem skrzyżowań z ul. Nawrot, jak również al. Piłsudskiego zostały zachowane dodatkowe pasy umożliwiające relacje skątne. Co do samego odcinka ul. Targowej, od ul. Nawrot do al. Piłsudskiego, wyłączone zostały z kolizji obiekty mieszkalne, czyli kamienice zlokalizowane po stronie wschodniej, nie zostają przeznaczone do rozbiórki w kontekście samego zakresu. Na tym odcinku mamy szer. 13 m. Będą 2 pasy po 3,25 m w każdym kierunku, po stronie zachodniej ścieżka rowerowa, chodnik po obu stronach oraz wymagana przebudowa infrastruktury podziemnej. Co do kwestii sygnalizacji, przebudowana zostanie sygnalizacja z ulicą Nawrot, wybudowana nowej, zapewniającej relacje skątne jadących od północy, jak również nowa sygnalizacja na skrzyżowaniu ul. Targowa/Piłsudskiego umożliwiająca pełne relacje skątne ze wszystkich kierunków z ul. Piłsudskiego również z ul. Targową. Co do kwestii dostępności do pieszych na samym skrzyżowaniu nie przewiduje się budowy przejść w poziomie 0 wykorzystując, te bezkolizyjne przejście w postaci przejść podziemnych, które są obecnie zlokalizowane przy tym skrzyżowaniu.

Faza pytań

Przewodniczący Komisji: Moje pytania oscylują wokół 2 tematów, z czego wynika niemożliwość przeprowadzenia tych przejść na poziomie 0, z czego wynika konieczność przekładania tej drogi rowerowej raz po jednej, raz po drugiej stronie, z czego wynika brak zjazdu bezpośrednio z drogi rowerowej na jezdnię i dlatego nie ma możliwości przejazdu rowerowego przez to skrzyżowanie, skoro są wszystkie relacje dla pojazdów samochodowych.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: W kontekście braku przejścia dla pieszych w poziomie 0, to wynika z analiz przepustowości dla sygnalizacji świetlnej. Dołożenie przejść dla pieszych wpływa również na czasookresy działania sygnalizacji dla poszczególnych relacji, wówczas przy analizie, która była poddawana przez projektantów, jak również Wydział Sygnalizacji jasno było stwierdzone, że praktycznie tych relacji dla pojazdów komunikacji prywatnej nie można byłoby zachować, tym bardziej, że jest wybudowane przejście podziemne, m.in. przebudowane w ramach Trasy W-Z z dostępnością dla osób niepełnosprawnych, m.in. na peron tramwajowy, który jest wpisany, jako główny cel tego projektu, który został zrealizowany objęty kresem trwałości. Założenie budowy ulicy na Nowotargowej musi się wpisywać w tą klasyfikację celu i trwałości, więc ingerencja zakresem budowy ul. Nowotargowej praktycznie jest ograniczona do dołączeń do styku z Trasą W-Z bez ingerencji w linię tramwajową oraz te elementy, w których określał cel projektu Trasy W-Z.

W sprawie ścieżek rowerowych mieliśmy cel połączenia 2 istniejących ciągów rowerowych, czyli ten wybudowany w ramach dworca, czyli wzdłuż ul. al. Rodziny Scheiblerów oraz Trasy W-Z. Biorąc pod uwagę zabudowę, która jest zlokalizowana przy odcinku ul. Targowej, w szczególności od ul. Nawrot do al. Piłsudskiego, lokalizacja ścieżki rowerowej musiała tylko i wyłącznie nastąpić po stronie wschodniej, gdyż narożnik skrzyżowania ul. Nawrot z ul. Targową uniemożliwił jej wprowadzenie bezpośrednio po stronie wschodniej, następuje to dopiero za skrzyżowaniem, ścieżka rowerowa przechodzi po stronie obiektów i nieruchomości gazowni i w sposób naturalny włącza się w ciąg nowo wybudowany i oddany do użytkowania w ramach Dworca Łódź Fabryczna.

Kwestia zjazdów z tej drogi na łuku, to ta droga się nie urywa, gdyż ona przechodzi w ciąg pieszo-rowerowy, należało włączyć istniejącą ul. Targową w ten ciąg ul. Nowotargowej. Ul. Targowa będzie miała charakter drogi o uspokojonym ruchu, z możliwością parkowania i przejazdów, jest to zjazd na drogę ul. Nowotargowej z przestrzenią uspokojoną z zielenią, która w sposób bezproblemowy może być wykorzystana dla rowerzystów i nie jest tam wyodrębniony typowy ciąg rowerowy, natomiast przejazd i włączenie już w dalszym odcinku drogi rowerowej będzie możliwe bez żadnych utrudnień.

Przejazd dla rowerów bezpośrednio przez skrzyżowanie z al. Piłsudskiego jest rozwiązany w następujący sposób: przy przejeździe przez ul. Targową w kierunku południowym zlokalizowana jest słuza rowerowa, która umożliwi zbliżenie się rowerzystów do jezdni ul. Piłsudskiego. W ramach dodatkowego rozwiązania zostanie wybudowana dodatkowa-specjalna sygnalizacja dla rowerzystów zlokalizowana na wyspie, która umożliwi rowerzystom na ruszenie przed samochodami i przejechanie al. Piłsudskiego w relacji na południe, a dla osób jadących rowerem na północ został przewidziany łącznik umożliwiający włączenie się na drogę rowerów zmierzających w relacji wschód – zachód (Trasę W-Z) jak również już tą nowobudowaną ścieżkę rowerową w kierunku północnym.

Jest to w zakresie przewidzianym do realizacji, jest to w materiałach przetargowych, które niedługo się pojawią na stronie internetowej i będzie jasno wynikało, że jest możliwość przejazdu i jest słuza rowerowa.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Jaka prędkość jest planowana na tej ulicy?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Do 50 km/h.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Jakie będą zabezpieczenia, żeby było bezpiecznie?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Prędkość projektowa, która wynika z dokumentacji to jest do 50 km/h i tak wynika to z docelowej organizacji ruchu, która będzie składnikiem całej dokumentacji projektowej.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Państwo tu stosują dość szerokie łuki, odcinki proste są dosyć długie, więc się obawiam, że za moment będziemy tutaj mieli wnioski, a Państwo będą mówić – trwałość projektu, czy też gwarancja i będzie dochodziło tam do potrąceń pieszych ze względu na prawo-skręt.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Łuki wynikają wprost z Rozporządzeń Ministra Infrastruktury odnośnie budowy dróg. Wszystkie te elementy są zgodne z danym Rozporządzeniem. Przejazdy dla rowerów są również w obrębie danych skrzyżowań objęte sygnalizacjami.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Jak wytyczenie tych dodatkowych świateł wpłynie na spełnienie wskaźników wynikających z projektu Trasy W-Z.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Priorytet przy projektowaniu ul. Nowotargowej miały założenia wynikające z Trasy W-Z, czyli zero ingerencji w infrastrukturę oraz cele projektu, na tym skrzyżowaniu również priorytet również będzie miał nadany tramwaj. W związku z tym, że jest możliwość przeprowadzenia pieszych w sposób bezkolizyjny, wyliczone czasy, jak również program sygnalizacji, który jest opracowany do realizacji tego skrzyżowania nie wpływa na opóźnienia prowadzenia dla ruchu tramwajowego w relacji wschód-zachód na ul. Piłsudskiego.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Rozumiem, że piesi są główną przeszkodą dla Państwa przy wszelkich pracach.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: To nie jest przeszkoda. Wykorzystujemy bezkolizyjną możliwość przemieszczania się po tym skrzyżowaniu dla pieszych, które już istnieje...

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Chciałabym bardzo, żeby to funkcjonowało. Czy te windy są dostosowane do tego, żeby zmieścić wózek dziecięcy i rower?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Tak, wypełniają wszystkie normy wynikające z możliwości przemieszczania się, z przystosowaniem m.in. dla osób niepełnosprawnych.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Jak często psują się windy na trasie W-Z, czy mamy takie informacje i ile trzeba będzie nadrobić będąc pieszym żeby przebyć ul. Piłsudskiego, mimo tego, że są tam światła zrobione i mogliby piesi przechodzić?

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Takiej informacji możemy udzielić na piśmie.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Bardzo często mieszkańcy zwracają się oto, że te windy nie działają, że nie mogą z nich skorzystać i przejście im się bardzo znacznie wydłuża. Zawsze byłam przeciwna budowie tej ulicy i uważam, że jest to nowotwór na mapie miasta, zwłaszcza pod kątem pieszych.

Czy drzewa kolidują z tą wytyczoną po stronie wschodniej drogą dla rowerów (w miejscu, w którym droga dla rowerów przechodzi na stronę wschodnią), bo widzę, że jest to na tyle blisko, że może dojść do jakiś wycinek.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Jest szpaler drzew zlokalizowanych po stronie wschodniej, który zostaje zachowany, dlatego ta ścieżka jest odgięta bardziej od jezdni, żeby ominąć ten szpaler drzew. Co do samej zieleni, powołując się na wykaz – sadzimy 91 dodatkowych drzew, przeszło 4 000 krzewów i bylin, wycinamy 53 drzewa, które obejmują obszar aktualnie będący we władaniu i własności Gazowni, te drzewa są w ścisłej kolizji z nowym układem drogowym, to jest wycinka wyłącznie na terenach prywatnych.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Skrzyżowanie za ul. Piłsudskiego jest tak wyprofilowane, że sugeruje, że przedłużenie tej ulicy skutkowałoby wycięciem całego szpalera drzew, czy są takie plany?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Mogę się wypowiedzieć naszej realizacji, którą wprowadzamy do wykonania. Za skrzyżowaniem za przejściem dla pieszych tylko się dowiązujemy do istniejącej geometrii i układu ul. Targowej. Co do planów na przedłużenie, nie chciałbym się wypowiadać, bo szczegółów w kontekście tych rozwiązań jeszcze nie ma.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Rozumiem, że za ul. Piłsudskiego w tej chwili żadne drzewo nie będzie wycięte?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Nie. My się tylko dowiadujemy do tego istniejącego bez żadnej rozbudowy, tylko dowiadujemy się do istniejącego przebiegu.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Wskazywano, że prawdopodobnie będzie jednak jakaś ingerencja w budynek istniejącej kamienicy.

Mam pytanie o stróżówkę Fabryki Jarocińskiego, która była zagrożona wyburzeniem, albo relokacją.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Zabudowa, która jest zlokalizowana na całym odcinku, od ul. Nawrot do ul. Piłsudskiego, po stronie wschodniej, czy po stronie zachodniej zostaje bez żadnej ingerencji, nie ma rozbiórek. Budynki, które są planowane do rozbiórki to oprócz budynków technicznych na terenie Gazowni to są dwa, jeden już wykwaterowany, wyłączony z eksploatacji na skrzyżowaniu ul. Nawrot/Targowa, a drugi to jest przy ul. Tuwima 45 – prowadzony w trakcie proces przekwaterowania przez Zarząd Lokali Miejskich.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Czy zwracali się Państwo o odstępstwa dotyczące wyprofilowania łuków ze względu na to, że jest to ścisła zabudowa śródmiejska? Moim zdaniem, gdybyśmy sami nie chcieli wprowadzać tam dodatkowych pasów do skrzyżowania to nie byłoby konieczności rozbiórki tej kamienicy.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Ale wprowadzenie dodatkowych pasów skrzyżowania wpływa również w szczególności na przepustowość. Z doświadczeń, które mamy, w kontekście odstępstw, Ministerstwo w takich przypadkach i to już niejednokrotnie się zdarzało, odmawiało wydawania odstępstw, wskazując na możliwość zaprojektowania zgodnie z przepisami, bo jest taka możliwość.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Była taka możliwość nie zaplanowania pasów do skrzyżowania i wtedy wyburzenia by nie musiały być.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Wpływając tym samym na przepustowość i stworzenie rozwiązania, które byłoby niewydolne i w gruncie rzeczy wpływałoby na komfort użytkowników, jak również pieszych i rowerzystów.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Czy mieszkańcy tych kamienic przy ul. Targowej, którzy byli wysiedlani, którym zabraniano inwestowania w mieszkania, czy w tym projekcie jest uwzględnione przesiedlenie i remont tych budynków?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Projekt jest inwestycja typowo drogową. Przesiedlenia w związku z decyzjami, w związku z decyzjami, które zapadły już parę lat temu w kontekście realizacji tej inwestycji z węższym przekrojem zostały wstrzymane, w tym przypadku pozostaje kwestia inwestycyjna w gestii Zarządu Lokali Miejskich, jak również możliwości wydawania stosownych zgód na proces inwestycyjny, czy remontowy przez mieszkańców. Naszym zadaniem inwestycyjnym przebudowy i budowy tej drogi, remontu tych kamienic nie ma.

Pan Wojciech Makowski: Proszę o szczegółowe opisanie tych śluz, które będą występować na skrzyżowaniu z ul. Targową w tym, na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego/Targowa i jak się będzie na nie wjeżdżać i jakie będą czasy oczekiwania na tych śluzach. Proszę o opisanie drogi rowerzysty poruszającego się od Dworca Fabrycznego – Nowotargową w stronę Filmówki, na jakich skrzyżowaniach będzie musiał się zatrzymać, ile razy będzie musiał przekraczać oś jezdni i ile mu to zajmie czasu (maksymalny czas oczekiwania na czerwonym

dla rowerzystów). Bardzo zaskakujące jest to, że ta infrastruktura rowerowa jest tak nieciągła, czyli zmienia się w pewnym momencie na ciąg pieszo-rowerowy, który konfliktuje rowerzystów z pieszymi i nie powinien być używany na istotnych trasach. Miasta, które mają nowoczesne standardy unikają ciągów pieszo-rowerowych z tego powodu, że jest to niekorzystne i dla pieszych i dla rowerzystów. W związku z tym, dlaczego taka forma i dlaczego zdecydowano się tutaj na niepołączone ze sobą drogi rowerowe, zamiast pasów rowerowych, które wydają się dawać mniejsze opóźnienia przy poszczególnych relacjach.

Przewodniczący Komisji: Rozumiem, że oczekiwanie na przejazd dla rowerów, rowerzystów, którzy korzystają ze śluzy jest taki sam, jak dla samochodów jadących w tym samym kierunku?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Tak, dlatego jej lokalizacja poza miejscem zatrzymania jest wskazana jak najbliższej tarczy skrzyżowania, aby ten priorytet był nadany dla rowerzysty.

Proszę o złożenie tego pytania w formie pisemnej, żebyśmy mogli odpowiedzieć w sposób wyczerpujący.

Przewodniczący Komisji: Wizualizacja jest pogładowa, więc nie pokazuje dokładnie jak to wygląda. Powiedział Pan, że to wszystko jest w projekcie, kiedy ten projekt będzie dostępny?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Będzie jednym z załączników do przetargu. Po ogłoszeniu przetargu zamieścimy go na stronie internetowej, jak również prześlemy te rozwiązania, plany sytuacyjne do Komisji.

Przewodniczący Komisji: Rozumiem, że dokumentacja przetargowa powinna zostać całościowo ogłoszona w jednym czasie, żeby wszyscy konkurenci mogli ją złożyć, natomiast same projekty organizacji ruchu i projekt architektoniczny chyba może zostać pokazany?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Żeby mieć czyste sumienie, jeżeli Wydział Prawny ZDiT zezwoli to prześlemy plany sytuacyjne.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Jestem zaskoczona tym, że trzeba uzgodnić to z prawnikami, bo z tego, co wiem, to w większości miast na tego typu komisjach są pokazywane projekty architektoniczne + organizacje ruchu po to, żeby radni mogli interweniować.. Chciałam zapytać o całkowite koszty budowy, łącznie z wywłaszczeniami, sygnalizacjami, wycinkami, itd. Finansowanie w całości z budżetu Miasta?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Finansowanie zapewnione jest z budżetu Miasta na lata 2018-2020. Szacunkowy koszt budowy ul. Nowotargowej bez wywłaszczeń wynosi ok. 23 mln zł (brutto), na to się składa sam nowy ciąg ul. Nowotargowej, jak również przebudowa istniejącej ul. Targowej. Wywłaszczenia to jest decyzja właściwego starosty ościennego, jak zasądzi i określi wysokość odszkodowania. Natomiast w budżecie również są te środki zapewnione. Ostateczny koszt będzie wiadomy po wybraniu (*tekst niemożliwy do odsłuchania*).

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: W jakiej kwocie są zapewnione środki na te inwestycje na wywłaszczenia?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: W granicach 8 mln. zł.

Przewodniczący Komisji: Rozumiem, że to jest cały łączny koszt 23 mln zł + 8 mln zł.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Tak szacujemy.

Przewodniczący Komisji: Jaki był pierwszy szacunek dla tej drogi, kiedy ona była w innej formie?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: O ile dobrze pamiętam, to było przeszło 30 mln zł samej realizacji.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Jakie będą dalsze plany przedłużenia tej ulicy, czy są jakieś szacunki kosztowe, koszty zabudowy, wyłączenia, itd.?

Dyrektor Biura Architekta Miasta p. Marek Janiak: Dalsze losy ul. Targowej i wprowadzenie jej w układ komunikacyjny, który pozwala na przerzucenie samochodu, czy to w rejon Dworca, czy do samej ul. Piłsudskiego z dosyć dużych obszarów poddanych intensywnemu inwestowaniu w chwili obecnej, który będzie jeszcze dalej się toczyć, głównie w zabudowę mieszkaniową, w rejonie wszystkich posiadłości fabrycznych polega na zachowaniu Targowej w tym samym wymiarze, czyli żadnych przeróbek. Będziemy się starali uczynić publiczną, taki łącznik, który istnieje w tej chwili, jako droga prywatna między ul. Tymienieckiego, poprzez Fabryczną, która idzie na obrzeżach Strefy Ekonomicznej po to, żeby wykorzystać istniejącą siatkę ulic, tych małych i drobnych. Najważniejszą inwestycją, która nastąpi w tamtym rejonie to jest realizacja przebiegu między ul. Targową, a ul. Kilińskiego, popularnie zwaną *przedłużeniem Orlej*, czyli na wysokości Orlej z normalnym skrzyżowaniem miejskim, krzyżowym, a nie takim z dużymi łukami tnącymi kwartały. Wprowadzenie przebiegu ul. Orlej w takiej formie prostej ulicy miejskiej z normalnym skrzyżowaniem typu T z ul. Targową i normalnym skrzyżowaniem pełnym z ul. Kilińskiego i Orlą. W rejonie tego skrzyżowania, w tej koncepcji, którą lansujemy nie ma wyburzeń na ul. Kilińskiego planowanych kiedyś, wyburzeń od ul. Orlej do tego szerszego pasma ul. Kilińskiego. Do ul. Abramowskiego zostaje kształt/przekrój ul. Kilińskiego w obecnej formie. Samo przebiegu ul. Orlej jest też ulicą jednopasmową, 7-metrową, dwukierunkową. Prawdopodobnie w organizacji ruchu zarówno ul. Kilińskiego, jak i ul. Targowa w tamtym rejonie zostaną dwukierunkowe, czyli nie będzie się tworzyć systemów tak, jak wcześniej planowano, takiej sprzężonej ze sobą jednokierunkowości. Może to stworzyć pewne problemy przejazdu tramwaju, który nie da się tak zrobić, że na odcinku między ul. Abramowskiego, a ul. Orlą będą ciągi jezdne na oddzielnym pasie ruchu niż tramwaj. Niestety nastąpi tam pokrycie się torowiska w jedną stronę z układem jezdny. Ale to wszystko służy temu, żeby uwolnić od obciążenia samochodów skrzyżowanie ul. Kilińskiego z ul. Piłsudskiego, które wyłącznie, jako pełne skrzyżowanie jest przeznaczone dla przejazdów tramwajowych i ruch samochodów, który się odbywa na ul. Kilińskiego będzie możliwy w przyszłości tak samo jak w tej chwili, czyli wyłącznie dla wypuszczania ruchu lokalnego z tej ulicy wyłącznie na prawo-skrętach, czyli nie będzie przejazdu samochodów przez ul. Kilińskiego.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Rozumiem, że jeśli chodzi o te skrzyżowanie, to będziemy występować o odstępstwa, żeby tych łuków nie było jak kosztem kamienicy na rogu ul. Nawrot i Targowej.

Dyrektor Biura Architekta Miasta p. Marek Janiak: Przy tych przebiegach, o których mówię, one są robione w śladach pozbawionych zabudowy pierzejowej i nie zachodzi taka potrzeba.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Nie zachodzi taka potrzeba tylko, dlatego, że nie będziemy burzyć, natomiast, jeśli chodzi o łuki to wyprofilujemy je tak, że będzie wyższa prędkość niż 30 km/h.

Jakie jest planowane wzmocnienie obsługi komunikacyjnej transportem zbiorowym tego obszaru oraz obszaru na południe od Piłsudskiego, czy po ul. Nowotargowej będzie jeździł jakiś autobus i dokąd, gdzie będzie miał przystanki, czy będzie to ulica wyłącznie dla samochodów, pojazdów indywidualnych.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: W zakresie budowy ul. Nowotargowej znajduje się infrastruktura umożliwiająca prowadzenie ruchu autobusowego, czyli zlokalizowane są przystanki autobusowe przy każdym skrzyżowaniu z ul. Tuwima z zatoką, ul. Nawrot z zatoką oraz ul. Piłsudskiego.

Pan H.B.: Jaką opinię na temat tego projektu wydała Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (dalej: MR BRD) zgodnie z programem Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyjętego dwa i pół roku temu?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Projekt zyskał akceptację i uzgodnienia poszczególnych jednostek – zarządcy drogi – jak również Oddziału kierowania ruchem na drogach, jest skierowany i procedowany celem uzyskania stosownych decyzji administracyjnych.

Pan H.B.: Dlaczego MR BRD nie miała okazji zaznajomić się z tym projektem?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Nie potrafię odpowiedzieć na to pytanie.

p.o. Kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach w Biurze Inżyniera Miasta p. Janusz Maciaszek: Nie zostało zgłoszone na Radę, gdyż było na etapie koncepcji i Zarząd Dróg i Transportu nie zgłosił.

Pan H.B.: Od jak dawna MR BRD się zbiera?

p.o. Kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach w Biurze Inżyniera Miasta p. Janusz Maciaszek: Od 2015 roku.

Pan H.B.: Przypomnę, że pierwsze spotkanie odbyło się 11 marca 2016 r., a Miejski Program został uchwalony 16 września 2015 r. Jak długo był ten projekt przygotowywany, że nie udało się przez te 2 lata spotkać z członkami MR BRD?

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Chciałabym zgłosić wniosek o stanowisko Komisji kierujące ten projekt do uzgodnień z MR BRD. Uważam, że ulica, która miała być z założenia ulicą miejską, ulica o takim przekroju i tak wyprofilowanych łukach i skrzyżowaniach jednak powinna być zaopiniowana przez MR BRD.

Przewodniczący Komisji: Możemy wystąpić.

Przewodniczący Komisji: Przechodzimy do kolejnego punktu, którym miało być przyjęcie protokołów, ale Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski zgłosił prośbę o omówienie punktu nr 4.

Ad pkt 4 Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie skargi nr 1 z 2018 r. - referuje radny p. Maciej Rakowski.

(Omawiana sprawa znajduje pod nr: DPr-BRM-II.1510.20.1.2018)

Radny p. Maciej Rakowski przedstawił skargę oraz projekt uchwały.

W dniu 4 lutego 2018 roku do Rady Miejskiej w formie elektronicznej wpłynęła skarga na działanie Prezydenta Miasta Łodzi dotycząca różnych zagadnień związanych ze wstrzymaniem komunikacji tramwajowej do Zgierza i Ozorkowa.

1. Zarzut, że Prezydent Miasta Łodzi odpowiada za wstrzymanie komunikacji tramwajowej do Zgierza i Ozorkowa jest oczywiście bezzasadny, gdyż przyczyną zawieszenia ruchu tramwajów był zły stan infrastruktury torowo-sieciowej poza obszarem Miasta Łodzi. Zasadniczą przyczyną tego stanu rzeczy było nieprzeprowadzanie koniecznych remontów

i inwestycji w zakresie torów, sieci i podstacji trakcyjnych przez pozostałe gminy, na terenie których kursowały tramwaje linii 45 i 46.

2. W zakresie dotyczącym stanu przystanków tymczasowych dla autobusowej komunikacji zastępczej skarga jest bezzasadna, gdyż w związku ze stanem tych przystanków nie sposób wskazać, iż doszło do naruszenia prawa przez Prezydenta Miasta Łodzi.

3. Skarga w zakresie zarzutu uruchomienia komunikacji zastępczej z wykorzystaniem autobusów o napędzie spalinowym również jest bezzasadna, gdyż wykorzystanie takich pojazdów nie jest sprzeczne z obowiązującym w Polsce prawem, co więcej - organizator komunikacji zastępczej nie posiada autobusów o napędzie hybrydowym lub elektrycznym.

4. Skarga w części dotyczącej akceptacji harmonogramu modernizacji linii tramwajowej, zdaniem skarżącego „nadmiernie długiego”, jest bezzasadna, gdyż harmonogram ten jest wynikiem ustaleń Miasta Łodzi z czterema innymi gminami, za których suwerenne działania Prezydent Łodzi nie ponosi żadnej odpowiedzialności.

5. Zarzut zaniechania zwiększenia częstotliwości połączeń kolejowych do Zgierza jest bezzasadny w stopniu oczywistym, bowiem Prezydent Miasta Łodzi nie ma w swoich kompetencjach zadań związanych z transportem kolejowym.

Wobec powyższego skargę proponuję uznać za bezzasadną.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy radni zgłaszają uwagi?

Uwag nie zgłoszono.

Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej – **druk BRM nr 53/2018.**

Komisja w głosowaniu przy 4 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i 1 głosu „wstrzymującego się” projekt przyjęła.

Ad pkt 5. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie terminu rozpatrzenia petycji nr 1 z 2018 r.- referuje radna p. Urszula Niziołek-Janiak.

(Omawiana sprawa znajduje pod nr: DPr-BRM-II.152.1.2018)

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak przedstawiła petycję oraz projekt uchwały.

W dniu 16 stycznia 2018 r. do Rady Miejskiej w Łodzi wpłynęła petycja złożona w imieniu mieszkańców ulicy Zajęcej. Petycja została złożona wraz z listą podpisów osób ją popierających. Przedmiotem petycji jest zobowiązanie władz miasta do podjęcia działań zmierzających do budowy chodnika oraz przebudowy ulicy Zajęcej, w tym opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowej, uregulowania stanu prawnego działek w obrębie pasa drogowego oraz uzyskania stosownych uzgodnień i decyzji.

Mieszkanki i mieszkańcy podnoszą zły stan techniczny drogi gruntowej i nieskuteczność prowadzonych robót utrzymaniowych tj. wykonywania wyrównywania nawierzchni tzw. równiarką. Powołują się przy tym na obowiązki zarządcy drogi m.in. w zakresie utrzymania nawierzchni chodników, dróg, przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa drogowego, a także wykonywania robót interwencyjnych, utrzymaniowych i zabezpieczających oraz przeciwdziałania niszczeniu dróg przez użytkowników. Obowiązki te wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Z kolei art. 7 ustawy z dnia 8 marca 1990 r.

o samorządzie gminnym nakłada na gminy zadania dotyczące dróg gminnych. Wnoszący petycję zwracają uwagę, że z postulatami utwardzenia drogi są odsyłani pomiędzy Radą Osiedla a jednostkami organizacyjnymi miasta. Podnoszą również, że w wyniku działań komitetu obywatelskiego kilka lat temu w ciągu ulicy wykonana została budowa nitki gazociągu i kanalizacji miejskiej, co miało poskutkować wykonaniem utwardzenia drogi bez przeszkód. W petycji postulują przeprowadzenie docelowej inwestycji polegającej na utwardzeniu jezdni i budowie chodnika, dopuszczając jednocześnie rozwiązanie tymczasowe polegające na wykorytowaniu jezdni i wylaniu emulsji bitumicznej z grysami.

Stan faktyczny przedmiotowej drogi trudno uznać za należyty. Ulica Zajęcza o długości ok. 320 m to typowa droga gruntowa o nawierzchni piaskowej, pyłcej i przekształcającej się w błoto w wyniku opadów deszczu czy śniegu. Na odcinku ok. 180 m wykonany został prawdopodobnie przez samych mieszkańców prowizoryczny, wąski chodnik po jednej stronie ulicy, reszta ulicy chodnika jest zupełnie pozbawiona, co z pewnością powoduje duże utrudnienia dla pieszych w mokrych porach roku. Jest to, jak wynika z ustaleń z Zarządem Dróg i Transportu jedyna w tym obszarze droga gruntowa, co przyczynia się zapewne do problemów z utrzymaniem czystości na drogach sąsiednich. Jest ona wyposażona w sieć gazową i kanalizację miejską. Brakuje kanalizacji burzowej, jest jednak możliwość odprowadzania wód deszczowych na przyległe do pasa drogowego tereny nieutwardzone oraz w kierunku ulicy Kasztelańskiej.

W pasie ulicy Zajęczej znajdują się dwie działki będące własnością prywatną, w przypadku przystąpienia do robót wymagających pozwolenia na budowę lub zgłoszenia budowy konieczne jest uregulowanie ich własności. Nie ma również projektu przebudowy wraz z wcześniejszą budową odwodnienia. Procedura Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej oraz zamówienie dokumentacji docelowej przebudowy wraz z przeprowadzeniem prac wymaga okresu 2 lat. Według informacji uzyskanych w Zarządzie Dróg i Transportu i Zarządzie Inwestycji Miejskich zasadne byłoby utwardzenie tej ulicy, tego typu miejsca są obecnie projektowane w formie pasa pieszo-jezdniowego o uspokojonym ruchu. Wykonanie inwestycji docelowej kosztowałoby od 1,5 do 2 mln złotych, wykonanie rozwiązania tymczasowego o trwałości do 10 lat tj. korytowania jezdni z wylaniem na tłuczniu dwóch warstw emulsji bitumicznej z grysami oraz dostosowaniem wysokości wjazdów na posesje to koszt ok. 200 tys. zł.

Proponuję uznać petycję za zasadną.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy radni zgłaszają uwagi?

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: W moim przekonaniu ten tekst wymaga wielu poprawek.

Radny p. Mateusz Walasek: Przy inwestycjach krótkotrwałych, gdzie ma to charakter tylko działalności zarządcy drogi, wykupywanie działek nie jest konieczne.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Żeby się upewnić po potwierdzeniu tego, że tam rzeczywiście są 2 działki prywatne, skontaktowałam się zarówno z Zarządem Dróg i Transportu jak i Zarządem Inwestycji Miejskich i usłyszałam, że przeprowadzenie inwestycji polegającej na wykorytowaniu i zrobieniu podbudowy i dwukrotnej wylewki jest wykonywane na zgłoszenie, ale przy zgłoszeniu również wymagane jest, żeby gmina była właścicielem tego terenu.

Radny p. Mateusz Walasek: Nie kwestionuję zasadności tego, że tam są złe warunki przejazdu, natomiast w uzasadnianiu petycji byłbym przeciwny postulowaniu konkretnych rozwiązań technologicznych.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Czyli w uzasadnieniu wnioskować o podjęcie działań zmierzających do docelowej przebudowy.

Przewodniczący zaproponował dopracowanie projektu uchwały i przyjęcie na kolejnym posiedzeniu.

Ad pkt 2. Przyjęcie protokołu nr 3/II/18 z dnia 15 lutego, nr 4/II/18 z dnia 21 lutego oraz nr 5/III/18 z dnia 7 marca 2018 r.

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

Uwag nie zgłoszono.

Przewodniczący poddał pod głosowanie protokoły nr 3/II/18 z dnia 15 lutego, nr 4/II/18 z dnia 21 lutego oraz nr 5/III/18 z dnia 7 marca 2018 r

Komisja w głosowaniu przy 5 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i braku głosów „wstrzymujących się” przyjęła protokoły nr 3/II/18 z dnia 15 lutego, nr 4/II/18 z dnia 21 lutego oraz nr 5/III/18 z dnia 7 marca 2018 r.

Uwag nie zgłoszono.

Ad pkt 6. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie terminu rozpatrzenia skargi nr 2 z 2018 r.

(Sprawa znajduje się pod nr DPr-BRM-II.1510.20.2.2018).

Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie terminu rozpatrzenia skargi nr 2 z 2018 r.- **druk BRM nr 55/2018:**

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

Ad pkt 7. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie terminu rozpatrzenia skargi nr 3 z 2018 r.

(Sprawa znajduje się pod nr DPr-BRM-II.1510.20.3.2018).

Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie terminu rozpatrzenia skargi nr 3 z 2018 r.- **druk BRM nr 56/2018:**

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

Radny p. Maciej Rakowski poprosił o zdjęcie punktu **nr 4:** Windykacja opłat dodatkowych w strefie płatnego parkowania – *Centrum Usług Wspólnych*.

Punkt 4 został zdjęty z porządku posiedzenia.

Ad pkt 2. Organizacja objazdów w czasie remontu ulicy Rokicińskiej – Zarząd Inwestycji Miejskich

Przewodniczący Komisji poinformował, że do Komisji wpłynęły pisma od mieszkańców, że problem z objazdem pojawia się na ul. Feliksińskiej, która w sposób naturalny będzie dojazdem do autostrady, a stan tej ulicy jest daleko odbiegający od bezpieczeństwa, nie ma pobocza, chodników, jeżdżą tam samochody o dużych gabarytach.

Przewodniczący Komisji udzielił głosu zainteresowanej.

Mieszkanca ul. Feliksińskiej: Przekazałam Państwu kopie korespondencji, która kierowana była do różnych instytucji od 2015 r. Ulica Feliksińska jest ulicą, która posiada nawierzchnię bitumiczną, ale ta nawierzchnia była położona w 1984 r. Od tamtej chwili droga nie była modernizowana, ani utwardzana, ani w żaden gruntowny sposób naprawiana poza doraźnym remontem wszystkich dziur i uszkodzeń, które pojawiają się po okresie zimowym. Zwracaliśmy się do ZDiT kilkakrotnie. ZDiT odpowiedział nam dwukrotnie. Bardzo ciekawą argumentacją była odpowiedź, że nie zostanie wprowadzony zakaz ruchu samochodów powyżej 3,5 tony dlatego, że taki znak jest już w Wiśniowej Górze oddalonej od ul. Feliksińskiej o 1,5 km. Na ul. Feliksińskiej było już wiele wypadków, w tym 1 śmiertelny. Oprócz 2 czy 3 odpowiedzi z Zarządu Dróg i Transportu, w jednej z nich zalecono mieszkańcom zwrócić się do Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji, jako organu właściwego do reagowania na to, co się dzieje na ulicy.

Zainteresowana omówiła przedłożone pisma. (*Sprawa znajduje się pod nr DPr-BRM-II.0005.20. .2018*).

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Tak, jak wielokrotnie mówiliśmy podczas tego pierwszego etapu, od ul. Malowniczej, do ul. Gajcego bez skrzyżowania, ten ruch będzie prowadzony po ul. Gajcego w ul. Zakładową do ul. Józefiaka i powrót do ul. Rokicińskiej. To jest pierwszy etap. To, o czym tutaj mowa jest od kilku lat, to jest jakby stan permanentny w chwili obecnej, niezależnie, czy ten remont jest, czy go nie ma, może się to zmienić, na niekorzyść, jeżeli będzie remont. Wymaga to analizy i interwencji niezależnie od tego, czy ten remont tam jest, czy go nie ma. Jak najbardziej przyjmujemy tą dokumentację i ją przeanalizujemy. Trzeba pamiętać o tym też, że jednocześnie, w momencie, kiedy będzie trwał remont ul. Rokicińskiej, będą trwały prace na ul. Tomaszowskiej. Będzie budowane rondo u zbiegu ul. Tomaszowskiej i Jędrzejowskiej, co zmniejszy chęć podróży tamtędy. Po drugie, jeżeli chodzi o samochody ciężarowe, to postulowaliśmy, żeby już wcześniej, jeżeli one jadą z drogami wojewódzkimi 713, 714, żeby już w Kurowicach kierować samochody ciężarowe na węzeł Łódź Górna, ewentualnie na ul. Kolumny, żeby nie wjeżdżały w kierunku Bukowca, Kraszewa, Andrespola i Wiśniowej Góry, tylko żeby wcześniej kierowały się na inne drogi. Podobnie z autostradą A-1, też z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad wnioskujemy przez projektanta o to, żeby na drodze pojawiły się znaki dojazdu do Tomaszowa Maz., czy do Rzgowa, nie wskazujące na to, że jest możliwość wykorzystania węzła Łódź- Wschód, aby kierować się do węzła Łódź-Górna. Chcemy faktycznie, żeby tych samochodów ciężarowych jeździło tam mniej. Wydaje mi się, że ważne jest też dla nas jakaś analiza, skąd te samochody ciężarowe na tej ulicy się biorą. Warto byłoby tę drogę wyremontować, szczególnie ten zakręt, który tam jest przy ul. Dworcowej.

Mieszkanca ul. Feliksińskiej: Odnosząc się do Pana wypowiedzi, ruch samochodów ciężarowych, na pewno nie jest ruchem lokalnym. To są samochody, które dojeżdżają, albo do ul. Ofiar Terroryzmu, albo takie, które skracają sobie drogę i omijają korki na ul. Rokicińskiej, albo są to samochody budowy w ul. Jędrzejowskiej, które również skracają sobie drogę, nie chcąc jechać ul. Ofiar Terroryzmu. Proszę mi wierzyć, że jeżeli ciężarówki

nie są załadowane, sposób w jaki one wchodzą w zakręt i sposób, w jaki one jeżdżą po drodze, która nie ma pobocza, to strach.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: W tym zakresie wypada się z Panią zgodzić. Jeżeli budowa trwa w okolicach ul. Jędrzejowskiej/ul. Tomaszowskiej, te samochody jeżdżą skracając sobie drogę ul. Feliksińską, to w takiej sytuacji wydaje się zasadne, żeby ten ruch ograniczyć, bo ta budowa i kompleks, który tam będzie budowany, na pewno będzie się rozwijał.

Mieszkanca ul. Feliksińskiej: Oprócz zakazu wjazdu samochodów o tonażu powyżej 3,5 tony, chcielibyśmy bardzo prosić o zamontowanie poduszek berlińskich, bądź pinesek, które w znaczny sposób ograniczą prędkość samochodów, które poruszają się po tej drodze. Są dwa ostre zakręty, jest przedszkole miejskie, brak oświetlenia, nie ma pobocza, a fakt, że samochody, motocykle rozpędzają się po wyjściu z zakrętu, w pewnym momencie doprowadzi do kolejnej tragedii i zginie kolejny człowiek.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Analizowaliśmy sytuację wokół tego przedszkola, bo też pojawiały się pisma na przyszłość w związku z tymi ewentualnymi remontami, ale jeżeli Pani wnioskuje, to warto do tego podejść wcześniej. Jeżeli ten ruch już dzisiaj jest wzmożony, to chcielibyśmy te wszystkie prace i oznakowanie przerzucić na wykonawcę, który będzie wybrany z racji tego, że jest to droga objazdowa.

Mieszkanca ul. Feliksińskiej: To nie może być droga objazdowa.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Na pewno będzie przez wielu mieszkańców tak traktowana.

Mieszkanca ul. Feliksińskiej: Mówię o zakazie wjazdu samochodów ciężarowych o tonażu powyżej 3,5 tony i zamontowaniu poduszek bądź pinesek, które w znaczny sposób, albo w 100% wymuszają na kierowcach zmniejszenie prędkości jazdy. To chodzi o bezpieczeństwo wszystkich.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Jako, że niedługo pojawi się tam wykonawca w organizacji ruchu związanej z tymi objazdami, chcielibyśmy Mu wskazać przygotowanie tego objazdu i oznakowanie tego objazdu, ewentualnie uspokojenie ruchu. Proszę pamiętać o jednym, jeżeli chodzi o poduszki berlińskie, one dla samochodów ciężarowych nie będą skuteczne, ponieważ są wąskie i mieszczą się pomiędzy kołami. One będą skuteczne do samochodów osobowych i wydaje się, że w okolicy tego przedszkola, przy natężeniu ruchu, jest to wskazane. W przypadku samochodów ciężarowych musimy zadziałać oznakowaniem pionowym.

Mieszkanca ul. Feliksińskiej: Wprowadzenie zakazu wjazdu samochodu pow. 3,5 tony rozwiązuje nam sytuację nadmiernej prędkości i nadmiernego ryzyka poprzez wjeżdżanie samochodów ciężarowych. O poduszki berlińskie bądź o pineski proszę w rejonach ul. Dworcowej i Feliksińskiej, żeby zmniejszyły prędkość samochodów osobowych i motocyklistów.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Przyjąłem. Mama nadzieję, że uda nam się to w porozumieniu z Zarządem Inwestycji Miejskich - przekazać na barki wykonawcy. W ramach tymczasowej organizacji ruchu i objazdów możemy wykonawcy wskazać dodatkowe zalecenia zwiększenia bezpieczeństwa, czy oznakowania, czy użycia różnych urządzeń na tych ulicach objazdowych. Liczę na współpracę, ale jeżeli nie, to będziemy działali we własnym zakresie.

Mieszkanca ul. Feliksińskiej: A może Pan podać czasokres takiego działania?

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Proszę Zarząd Inwestycji Miejskich, bo procedura jest na ukończeniu.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Jeżeli mówimy o inwestycji związanej z przebudową ul. Raokicińskiej, jesteśmy już po wyborze wykonawcy, aktualnie dokumentacja przetargowa została przekazana do Urzędu Zamówień Publicznych celem przeprowadzenia obowiązkowej kontroli, w związku z tym, że inwestycja jest współfinansowana ze środków europejskich. Liczymy, że ta procedura z reguły powinna się zakończyć do 30 dni, więc podpisanie umowy z wykonawcą, mamy nadzieję, że nastąpi w połowie miesiąca kwietnia br. W ślad tego uzgadniana będzie tymczasowa organizacja ruchu, czyli wskazanie wytycznych dla wykonawcy w kontekście wyłączeń, jak również wprowadzenia objazdów i oznakowania wynikającego z rozpoczęcia prac remontowych.

Mieszkanca ul. Feliksińskiej: Czy może Pan podać szacunkową datę takiego działania?

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: W połowie kwietnia podpisanie umowy, uzgodnienia tymczasowej organizacji ruchu – 2 tygodnie i wprowadzenie do połowy maja wykonawcy na plac budowy.

Mieszkanca ul. Feliksińskiej: Czyli po majówce jest szansa, że będziemy mieć oznakowanie o zakazie wjazdu samochodów ciężarowych i pinesek.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marcin Dyguda: Jeżeli takie dostaniemy wytyczne i to będzie w zakresie obowiązków wykonawcy, czyli wytyczne z ZDiT, jak tylko będziemy mieli zatwierdzoną tą organizację ruchu i wprowadzonego wykonawcę na plac budowy, ta organizacja i te znaki powinny się pojawić w połowie maja.

Mieszkanca ul. Feliksińskiej: Świetnie. I to jest dla mnie bardzo konkretna odpowiedź i bardzo dziękuję. Czy mogę mieć prośbę o to, żeby Państwo oprócz wprowadzenia, założenia pinesek, poduszek w okolicy przedszkola miejskiego, zwrócili uwagę na zakręt na ul. Dworcowej, zakręt, który jest notorycznie zalewany przez wody gruntowe bądź opadowe, zakręt, który jest bardzo uszkodzony, podziurawiony i bardzo niebezpieczny. Uważam, że poduszki, pineski, cokolwiek, co by zapobiegło nadmiernej prędkości i wymusiło zwolnienie, na pewno pomoże nam wszystkim i zabezpieczy nas przed kolejnymi kolizjami.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: To pozwolę sobie zostawić analizie, ponieważ widzę, że były już odpowiedzi w sprawie umieszczenia tych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Postaramy się przeprowadzić analizę i odpowiedzieć na piśmie.

Mieszkanca ul. Feliksińskiej: Państwo odpowiedzieliście dwukrotnie. Pierwszy raz w 2015 r., że jest możliwość tylko instalacji poduszek, po czym w 2016, że nie będziecie tego montować, a urzędnik, który odpowiadał za przygotowanie tego pisma już nie pracuje w Urzędzie, więc pismo nie jest ważne.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Dlatego chciałem przygotować nowe pismo. Proszę tutaj nie wymagać ode mnie żadnych deklaracji. Dlatego informuję, że przeanalizujemy tą sprawę i zobaczymy, jakie mamy możliwości techniczne i formalno-prawne.

Przewodniczący Komisji: Pytanie do Biura Inżyniera Miasta, czy Panowie widzicie jakieś zastrzeżenia co do takiej organizacji ruchu, która zakładałaby zakaz wjazdu do 3,5 tony i ewentualnie montaż urządzeń spowalniających ruch drogowy.

p.o. Kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach w Biurze Inżyniera Miasta p. Janusz Maciaszek: Nie widzimy.

Mieszkanca ul. Feliksińskiej: Panie Kierowniku, przedstawiłam Państwu odpowiedź z Komendy Miejskiej Policji i mamy pełną deklarację po naszym piśmie. Mieliśmy wzmożone patrole, także mamy nadzieję, że będziemy kontynuować tą dobrą passę.

Przewodniczący Komisji: Dziękuję. Przechodzimy do kolejnego punktu.

Ad pkt 9. Sprawy różne i wniesione.

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

1. sprawa dot. zaliczenia do dróg gminnych ulic Sobotki, Kaskadowej, Julii i Nastrojowej. (Sprawa znajduje się w dokumentacji nr DPr-BRM-II.0005.20.13.2018)
2. pismo w sprawie międzygminnej komunikacji tramwajowej
3. pismo w sprawie stanu ul. Morgowej
4. pismo mieszkańców w sprawie stanu nawierzchni ul. Liściasta (Przewodniczący Komisji wraz z radnym p. Sebastianem Bulakiem podejmą rozmowy w sprawie)

Przewodniczący Komisji p. Bartosz Domaszewicz: poinformował, że wpłynęła skarga nr 3 z 2018 r., którą do rozpatrzenia otrzymał radny p. Marcin Zalewski.

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