

Protokół Nr 3/II/2019
wspólnego posiedzenia
Komisji Transportu i Ruchu Drogowego
i Komisji Ładu Społeczno-Prawnego
Rady Miejskiej w Łodzi,
z dnia 26 lutego 2019 r.

DPr-BRM-II.0012.18. .2019

I. Obecność na posiedzeniu:

stan Komisji - 7 radnych

obecnych - 6 radnych

nieobecnych - 1 radny

oraz zaproszeni goście.

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

Zaproszenia stanowią załącznik nr **3 i 4** do niniejszego protokołu.

II. Posiedzeniu Komisji przewodniczył:

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Krzysztof Makowski.

Przewodniczący Komisji Ładu Społeczno-Prawnego radny p. Tomasz Kacprzak.

III. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Informacja na temat działania Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
2. Informacja Zarządu Dróg i Transportu na temat działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
3. Informacja Zarządu Inwestycji Miejskich na temat inwestycji mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
4. Przyjęcie planu pracy Komisji.
5. Sprawy wniesione i różne.

IV. Przebieg posiedzenia i przyjęte ustalenia.

Przewodniczący Komisji Ładu Społeczno-Prawnego p. Tomasz Kacprzak a następnie Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Krzysztof Makowski powitali radnych, zaproszonych gości na wspólnym posiedzeniu ww. Komisji.

Na podstawie listy obecności stwierdzili kworum niezbędne do prowadzenia obrad i podejmowania prawomocnych uchwał i opinii.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Krzysztof Makowski przedstawił proponowany porządek posiedzenia. Następnie zaproponował włączenie do porządku obrad trzech punktów zgodnie z aneksem przesłanym radnym drogą elektroniczną:

1. Zaopiniowanie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi- **druk BRM 62/2019.**
2. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie Miasta Łodzi na 2019 rok - **druk nr 45/2019.**
3. Zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Łodzi na lata 2019-2040- **druk 46/2019.**

Zmieniony porządek obrad:

1. Informacja na temat działania Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.
2. Informacja Zarządu Dróg i Transportu na temat działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
3. Informacja Zarządu Inwestycji Miejskich na temat inwestycji mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
4. Zaopiniowanie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi- **druk BRM 62/2019.**
5. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie Miasta Łodzi na 2019 rok - **druk nr 45/2019.**
6. Zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Łodzi na lata 2019-2040- **druk 46/2019.**
7. Przyjęcie planu pracy Komisji.
8. Sprawy wniesione i różne.

Uwag nie zgłoszono.

Komisja w głosowaniu przy 4 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i braku głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

Następnie Komisje przystąpiły do procedowania wspólnych punktów porządku obrad – punkty 1-3 porządku obrad.

Ad pkt 1 - Informacja na temat działania Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Informację na temat działania Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przedstawił **Dyrektor Biura Inżyniera Miasta p. Maciej Formański.**

Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi została powołana na mocy zarządzenia nr 2949/VII/16 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 24 lutego 2016 r. Zarządzenie to wypełnia założenia „Programu Realizacji Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2015-2020” przyjętego na mocy uchwały nr XVI/365/15 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 16 września 2015 r.

W skład Miejskiej Rady BRD z prawem głosu wchodzi:

Przewodniczący p. Wojciech Rosicki

Zastępcy Przewodniczącego – p. Maciej Formański

Wiceprzewodniczący – p. Grzegorz Misiorny Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu

Wiceprzewodniczący – p. Wojciech Włodarczyk Zastępca Komendanta Miejskiego Policji

Członkowie: 4 radnych Rady Miejskiej, Komendant Straży Miejskiej, Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Komendant Państwowej Straży Pożarnej, Dyrektor Naczelnej Wojewódzkiej Stacji Ratownictwa Medycznego, Dyrektor Wydziału Edukacji, Kierownik Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach w Biurze Inżyniera Miasta.

Do udziału w pracach Miejskiej Rady BRD, z głosem doradczym zaproszono przedstawicieli: Kuratorium Oświaty, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Łodzi, Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego, Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Łodzi, Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź Sp. z o.o., Politechniki Łódzkiej, Uniwersytetu Łódzkiego, Fundacji Normalne Miasto Fenomen, Inicjatywy Społecznej EL 00000-Zmotoryzowani Mieszkańcy Łodzi, Stowarzyszenia Łódzkich Motocyklistów, Towarzystwa Taksówkarzy Łódzkich, Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego, Wydziału Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa, Wydziału Gospodarki Komunalnej, Wydziału Praw Jazdy i Rejestracji Pojazdów oraz Oddziału ds. osób Niepełnosprawnych w Wydziale Zdrowia i Spraw Społecznych.

Miejska Rada powstała na przełomie 2015-2016 i od marca 2016 r. spotyka się cyklicznie co kwartał.

Prace Miejskiej Rady odbywają się w Zespołach Roboczych ds.:

1. Nadzoru nad Ruchem Drogowym
2. Infrastruktury Drogowej
3. Edukacji i Ratownictwa.

Na uwagę zasługuje współpraca pomiędzy Miejską Radą BRD a Komendą Miejską Policji i Uniwersytetem Łódzkim. Efektem współpracy są liczne konferencje na temat bezpieczeństwa. Miejska Rada jest ciałem doradczym powołanym przez Prezydenta Miasta. System Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Rad Wojewódzkich jest ustawowo powołanym systemem dysponującym własnym budżetem. Wynika to z ustawy o ruchu drogowym. Miejska Rada dysponuje rezerwą budżetową, w tym roku i ubiegłym była to kwota 300 000 zł i została wykorzystana głównie na działania związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego w konkretnych miejscach. Część środków została wykorzystana na kampanie edukacyjne oraz wsparcie konferencji bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach pytań i dyskusji Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Krzysztof Makowski zapytał: Jaka część kwoty 300 000 zł zostanie w tym roku

wykorzystana oraz czy zakup kamizelek odblaskowych dla dzieci w wieku przedszkolnym jest finansowany z tych środków?

Zastępca Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji nadkom. Paweł Zbiejczyk: Kwota zostanie wykorzystana w całości. Zakup kamizelek odblaskowych nie jest finansowany z tych środków.

Przewodniczący Komisji Ładu Społeczno-Prawnego p. Tomasz Kacprzak poprosił przedstawicieli Policji, Straży Pożarnej i Straży Miejskiej o przedstawienie informacji dotyczącej stanu bezpieczeństwa.

Zastępca Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego KMP nadkom. Paweł Zbiejczyk poinformował, że informacje dotyczące stanu bezpieczeństwa w mieście będzie przedmiotem obrad jutrzejszego posiedzenia Miejskiej Rady BRD. Na terenie miasta co roku odnotowuje się wzrost liczby zdarzeń drogowych. W 2017 r. odnotowano 11 500 zdarzeń drogowych (wypadki i kolizje drogowe), w 2018 r. – prawie 12 000 zdarzeń. Maleje liczba wypadków drogowych z udziałem rannych. Zmalała też liczba ofiar śmiertelnych w zdarzeniach drogowych. W 2017 r. odnotowano 1613 wypadków drogowych, w 2018 r. – 1570. Najwięcej zdarzeń drogowych odnotowano na głównych ciągach komunikacyjnych, w szczególności na trasie W-Z i na al. Włókniarzy. Najczęstszymi przyczynami zdarzeń drogowych jest nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściach dla pieszych i niedostosowanie prędkości.

KMP p. Michał Elias zwrócił uwagę że zamontowanie fotoradaru na skrzyżowaniu al. Palki i ul. Smutnej spowodowało zmniejszenie zdarzeń drogowych. Zdaniem przedstawiciela Policji samo wprowadzenie ograniczeń prędkości czy informowanie kierujących o wypadkach nie odnosi oczekiwanych rezultatów. Warto rozważyć zwiększenie ilości fotoradarów.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Krzysztof Makowski nawiązał do wypowiedzi dotyczącej zdarzeń drogowych i zapytał, czy ilość tych kolizji to są kolizje zgłoszone do Policji czy Policja uzyskuje także informacje o tych zdarzeniach od ubezpieczycieli?

Zastępca Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego KMP nadkom. Paweł Zbiejczyk: Policja dysponuje tylko danymi zgłoszonymi do Policji przez mieszkańców. Duża liczba zdarzeń nie jest zgłaszana Policji.

Radny p. Maciej Rakowski: na podstawie tych danych nie jesteśmy w stanie ocenić, czy w jakimś miejscu występuje wzrost wypadkowości czy spadek. Możemy mieć do czynienia ze spadkiem liczby zdarzeń oraz ze zwiększeniem liczby zgłoszeń. Jak panowie mówicie, że w ewidencji ujmujecie tylko te zdarzenia, które zostały zgłoszone do Policji, czy to są tylko te zdarzenia, kiedy Policja na miejscu interweniowała, czy również ujmujecie w statystyce te, które zostały zgłoszone na numer alarmowy, ale operator numeru przekonał kogoś żeby na miejscu dogadał się bez przyjazdu Policji.

Zastępca Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego KMP nadkom. Paweł Zbiejczyk: Nie ma możliwości, żeby Policja była w posiadaniu informacji na temat zdarzenia drogowego i sugerowała komukolwiek rozwiązanie sytuacji na miejscu.

Radny p. Maciej Rakowski: czy mam Panu podać przykłady, kiedy Policja przyjeżdża na miejsce i mówi – panowie dogadajcie się i odjeżdża.

Zastępca Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego KMP nadkom. Paweł Zbiejczyk: Ja nie znam tego przykładu.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: ja miałem podobne zdarzenie, nie bezpośrednio z Policją, ale z operatorem numeru alarmowego, który w pierwszych słowach zaproponował – czy Państwo nie mogą się dogadać.

Zasugerował zajęcie się tematem na Miejskiej Radzie BRD i wystąpienie do ubezpieczycieli z zapytaniem, czy są w posiadaniu statystyk w zakresie ilości zdarzeń drogowych.

Dyrektor Biura Inżyniera Miasta p. Maciej Formański: Jeżeli chodzi o ubezpieczycieli, myślę, że takie próby były podejmowane, ale jest do dla ubezpieczyciela tajemnica handlowa. Zdaniem Dyrektora warto, aby Policja koncentrowała się na wypadkach i w tym zakresie Policja posiada pełne dane statyczne a nie na kolizjach.

Radny p. Maciej Rakowski: Chciałbym, aby Policja interweniowała we wszystkich przypadkach, w których posiada wiedzę. Wolę, aby Policja ścigała z większym zainteresowaniem nie tego, kto przekroczył prędkość o 20 km/h tylko tego kto jechał w taki sposób, że wjechał w cudzy samochód i go rozbił. Powinniśmy ścigać za niebezpieczne zdarzenia. Musimy mieć świadomość, że jeżeli spojrzymy na mapę niebezpiecznych zdarzeń drogowych to jeżeli one gdzieś się powtarzają to wiadomo, że jest to miejsce niebezpieczne. Natomiast pewne rzeczy zwłaszcza przy dwóch czy trzech ofiarach z jednego zdarzenia to może być czysty przypadek. Miejsce może obiektywnie nie być niebezpieczne ale akurat w niezbyt niebezpiecznym miejscu doszło do tragicznego zdarzenia bo ktoś pijany jechał z prędkością 140 km/h i wjechał na chodnik i zabił trzy osoby. Miejsce obiektywnie nie generuje żadnych szczególnych zagrożeń, dlatego takie sygnały, że gdzieś dochodzi do wielu kolizji to też może być sygnał, że jednak tam jest niebezpiecznie.

Zdaniem **Przewodniczącego Komisji p. Tomasza Kacprzaka** warto byłoby porozmawiać z Inspekcją Transportu Drogowego o ustawieniu w niebezpiecznych miejscach fotoradarów. Przewodniczący pochwalił działania Zarządu Dróg i Transportu i Biura Inżyniera Miasta, że na wielu przelotowych, bezpiecznych łódzkich ulicach podwyższono prędkość powyżej 50 km/h. Prosiłbym także o rozważenie, aby na trasie Łódź-Górna w miejscach w których nie odnotowano wypadków zwiększyć prędkość do 80 km/h.

P.o. Kierownik Oddziału ds. Zarządzania Ruchem p. Janusz Maciaszek: Docelowo planowany jest w ramach środków z budżetu unijnego zakup 276 fotoradarów w całej Polsce.

Ad pkt 2 - Informacja Zarządu Dróg i Transportu na temat działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Informację Zarządu Dróg i Transportu na temat działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym przedstawił **Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj:** W ramach realizacji zadań mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w 2018 r. wydatkowano środki na standardowe postępowania typu malowanie oznakowania poziomego, uzyskano środki z Miejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na wykonanie w kilkunastu miejscach w mieście działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa w mieście. W szczególności dotyczyło to poprawy

bezpieczeństwa na ul. Wojska Polskiego przy ul. Marynarskiej. Przy ul. Źródłowej zostały zawężone jezdnie, wykonane azyle dla pieszych, poszerzone zostały przystanki. Poprawiono bezpieczeństwo na kilku przejściach dla pieszych. (al. Politechniki/Cieszyńska, Zgierska/Kniażewicza, Przybyszewskiego/Augustów, Maratońska/Obywatelska, al. Unii przy dworcu, Hetmańska/Billewiczówny. Na ul. Szpitalnej zamontowano progi zwalniające. Ze względu na brak środków części zadań nie udało się zrealizować. Na skrzyżowaniu ul. Dąbrowskiego/Lodowa nie udało się wybudować ronda, na al. Kościuszki/6 Sierpnia nie udało się wybudować przejścia dla pieszych. Zarząd wystąpił do Miejskiej Rady BRD, aby część środków z rezerwy została przeznaczona na doświetlenie przejść dla pieszych. Zarząd prowadził także rozmowy z PGE na temat wymiany opraw oświetleniowych na ledowe w okolicach przejść dla pieszych. Zarząd zgłaszał także prośbę o przyznanie środków finansowych na umieszczenie fotoradarów (skrzyżowanie al. Włókniarzy i ul. Srebrzyńskiej). Dodatkowo poprawiono w niektórych miejscach malowanie, wnioskowano o przycięcie zieleni miejskiej, zamontowano aktywne znaki D-6, poduszki berlińskie. W kilku miejscach wprowadzono strefę ograniczonej prędkości do 30 km/h, zaprojektowano strefę ograniczonego ruchu na Chojnach w rejonie Rzgowskiej, Kurczaki, Sternfelda. Zarząd Dróg i Transportu skupia działania także na poprawie oznakowania poziomego.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Krzysztof Makowski nawiązał do kolizji na autostradzie A1 i zapytał jaka jest procedura działań podejmowanych przez właściwe służby w momencie takiego zdarzenia?

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Niezależnie od tego, czy są to samochody ciężarowe czy zdarzają się wypadki nie tylko na autostradzie ale na przykład w tunelu działania podejmuje Centrum Sterowania Ruchem z podglądem.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Krzysztof Makowski: nie chodzi mi o zdarzenia, wypadki, które miały miejsce w mieście tylko poza miastem i nagle do miasta wjeżdża większa ilość samochodów. Czy wy taką informację dostajecie na przykład od Generalnej Dyrekcji czy Policji, że samochody są przekierowywane i może nastąpić zablokowanie drogi?

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Takie informacje otrzymujemy. W te działania włączone jest Centrum Zarządzania Kryzysowego, mamy podgląd do kamer Straży Miejskiej. Współpracujemy z radiem Łódź, które prowadzi serwis drogowy dla kierowców. Zmieniane są programy sygnalizacji świetlnej. Nawiązując do wypadku na autostradzie A1, który miał miejsce 8 stycznia i nastąpiło przekierowanie ruchu do miasta to problemem był nie tylko wypadek drogowy ale nagły atak zimy, który utrudnił przejazd przez miasto samochodów ciężarowych.

Wiceprzewodnicząca Komisji Ładu Społeczno-Prawnego p. Antonina Majchrzak: mam pytanie odnośnie wymiany oświetlenia na ledowe.

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj zobowiązał się do przygotowania informacji na piśmie.

Wiceprzewodnicząca Komisji Ładu Społeczno-Prawnego p. Antonina Majchrzak: Czy planowane jest zwiększenie ilości busapasów.

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Na prośbę mieszkańców Julianowa rozważane jest stworzenie buspasu na ul. Julianowskiej od ul. Łagiewnickiej do ul. Zgierskiej.

Radny p. Bogusław Hubert: Nawiązał do ubiegłorocznego spotkania p. Prezydent z mieszkańcami osiedla Zarzew podczas którego padła prośba mieszkańców dotycząca zbudowania tymczasowych świateł na skrzyżowaniu ul. Przybyszewskiego i ul. Przędzalnianej. Pomimo zapewnień Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu po. Misiornego o możliwości wybudowania świateł na tym skrzyżowaniu nie pojawiły się one do dzisiaj.

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Jeśli chodzi o poprawę bezpieczeństwa, dojdzie m.in. do przedszkola wykonawca z tego co wiem, otrzymał zlecenie, aby zamontować aktywne znaki D6. Jeśli chodzi o samą sygnalizację na tym skrzyżowaniu – jest tam skomplikowana sytuacja szczególnie w chwili obecnej kiedy prowadzimy tą ulicą objazd. Sygnalizacja praktycznie znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania al. Śmigłego-Rydza i ul. Przybyszewskiego co w przypadku wybudowania tymczasowej sygnalizacji spowodowałoby duże utrudnienia dla wszystkich uczestników ruchu. Ta mała odległość pomiędzy tymi skrzyżowaniami i duża ilość faz na skrzyżowaniu z al. Śmigłego-Rydza i znaczna różnica w długości trwania sygnałów zielonych na obu skrzyżowaniach spowoduje szybkie zapełnienie tej zachodniej strefy kumulacji, wyjeżdżających z miasta. Dalszym celem była poprawa funkcjonowania sygnalizacji świetlnej na ul. Łęczyckiej przy ul. Przybyszewskiego dzięki temu znacznie szybciej można wyjechać ul. Łęczycką.

W momencie kiedy mamy sygnalizację tymczasową, która nie ma połączenia do systemu sterowania ruchem, gdzie nie ma pętli, nie ma detekcji przy tak dużym ruchu z ul. Przędzalnianej ta sytuacja byłaby jeszcze gorsza niż w chwili obecnej.

Radny p. Bogusław Hubert: Informuję, że to było pięć miesięcy temu a do dzisiaj nie zostało to zrobione. Bezpieczeństwo nie jest zapewnione. Deklaracja wykonawcy nie bardzo mieszkańców interesuje bo być może wykonawca nigdy tego nie zrobi tak jak wielu innych rzeczy.

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Wykonawca jest przez Zarząd Dróg i Transportu cały czas monitowany o postawienie tego oznakowania.

Radny p. Maciej Rakowski: Nie lubię buspasów, ale jestem ich zwolennikiem. Idea buspasu polega na tym, że wyznacza się go tam gdzie jest spore natężenie ruchu po to, aby zarezerwować pas dla autobusu po to, aby autobus jechał kiedy inni stoją. Z tego powodu ul. Julianowska w ogóle nie pasuje do tego pomysłu utworzenia na niej buspasów.

Jaką proponujecie alternatywę, bo wyznaczą buspas, na odcinku ulicy Julianowskiej gdzie co chwilę jest brama. Co tam będzie, kawałeczki linii przerywanej, czy co chwila znak nie dotyczy mieszkańców posesji takiej, nie dotyczy posesji jeszcze innej? Śmiem twierdzić, że z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu to większym zagrożeniem będzie sytuacja, kiedy trzeba jechać pasem środkowym zbliżając się do swojej posesji. Wyhamować, rozpocząć manewr zmiany pasa, wjeżdżać, a może przed autobus nadjeżdżający i wtedy skręcać w prawo. Lepiej zostawić to tak jak jest, bez tworzenia dodatkowego szumu informacyjnego. Ulica Julianowska działa nieźle, nie ma tam większego zagrożenia, nic tam się nie dzieje, ani nie ma korków, które wymuszają wyznaczenia buspasu. Tam gdzie nie trzeba czegoś robić, najlepiej nie ruszać. Ja najbardziej nie lubię przy tego rodzaju sytuacjach, że my coś robimy w zakresie zarządzania ruchem, a potem państwo się zasłaniają tym, że żądali tego mieszkańcy.

Potem się okazuje, że na ulicy mamy 300 wkurzonych mieszkańców i trzech, którzy napisali pismo, że czegoś tam żądają.

Radny Rady Miejskiej p. Mateusz Walasek: Ze zdecydowaną większością wypowiedzi pana radnego się zgadzam, ale dodam jeszcze kilka spraw. Chciałbym powiedzieć, że przestrzegam Zarząd Dróg i Transportu przed ośmieszeniem nas, gdyż tamtędy jeździ jedna linia autobusowa kursująca w szczycie co 12 minut. Ja rozumiem, że istnieje problem ruchu, który wygeneruje hałas i to ewidentnie w badaniach w planie ochrony przed hałasem było stwierdzone, że jest przekroczenie, w tym planie. Jest tam trudność z postawieniem ekranów. Był w planie wał ziemny usypany w środku tej jezdni. Ja się całkowicie zgadzam z tym, że jest kwestia rozstrzygnięcia hałasu. Jeśli dojdzie do wytyczenia buspasu dla jednej linii jeżdżącej w szczycie co 12 minut, a poza szczytem co 24 czy co 20 minut to my będziemy nieco ośmieszeni. Jeszcze jeden komentarz odnośnie mieszkańców. Tam jest taka sytuacja, że w zdecydowanej większości tych domów znajdujących się przy samej ulicy Julianowskiej tak naprawdę nikt nie mieszka. Są tam prowadzone działalności gospodarcze ze względu na hałas, który potwierdzam, że jest problemem i że wymaga rozwiązania. Te domy się po prostu nie nadają do zamieszkania i jak się tam przejdzie, przejedzie to warto zauważyć, że w większości tych budynków jest prowadzona działalność gospodarcza. Nie kwestionuję, że jest problem wjazdu na posesję z prowadzoną działalnością gospodarczą, ale też mnie zastanawia jacy mieszkańcy czy raczej może użytkownicy.

Radny Rady Miejskiej p. Bartłomiej Dyba – Bojarski: Myślę, że warto abyście państwo odnotowali, że się zgadzam z radnym Mateuszem Walaskiem. Po pierwsze jest bardzo niewielkie natężenie ruchu, jeżeli te autobusy się spóźniają i nie przyjeżdżają to tylko dlatego, że jest ich za mało puszczonej na trasę i nie jeździ 5 tak tylko 4. Druga sprawa tam jest uprzywilejowanie pewnego rodzaju dla autobusów, który może jechać pasem dla skręcających prosto i to w zupełności wystarczy aby przedarł się, a jeżeli już stoją autobusy w korkach to dlatego, że nikt nie jest w stanie ogarnąć tego jakim jest ośrodkowy system sterowania ruchem i to w jaki sposób jest poprowadzone skrzyżowanie Julianowskiej i Łagiewnickiej gdzie stoi się w gigantycznych korkach. Jeżeli autobus stoi to z powodu tych korków. Jest zielona strzałka, w miarę bezpieczny zjazd akurat jak na zieloną strzałkę w Łagiewnicką. Nic ten buspas nie da. Jacy mieszkańcy i z kim państwo rozmawialiście, bo to jest istotne. Na Julianowie jest prowadzony z mieszkańcami projekt uspokojenia ruchu na ulicy Biegańskiego. Jeżeli państwo wpuścicie buspas i zakorkujecie ulicę Julianowską to jak ten projekt będzie się miał do rzeczywistości, chodzi oto aby ludzie nie jeździli ulicą Biegańskiego przez środek osiedla, gdzie były wypadki i gdzie rzeczywiście jest niebezpiecznie, bo ograniczona jest widoczność. Jak się włącza ktoś z Biegańskiego i to nawet przy 40 były wypadki nawet poważniejsze. Co ciekawe w trakcie spotkania o uspokojenie ruchu całkiem poważny wypadek się odbył na Biegańskiego jednocześnie w trakcie tego spotkania. Była możliwość przekonsultowania tego, przy okazji tego z 300-400 osobami, które w takim spotkaniu uczestniczyły. Czy wówczas ktoś mówił o tym buspasie? Ja nie uczestniczyłem, ale mam dość dokładny przekaz od osób, z którymi prowadziłem korespondencję i nadal prowadzę dotyczącą tego i pierwsze słyszę, żeby problem dla mieszkańców całego tego osiedla, które jest bardziej zainteresowane, bo już nie wierzę aby ktoś z bloków chciał tam buspas, jeżeli korzysta z samochodu. Po co ten buspas tam jest, czy to jest jakoś policzone. Jakikolwiek działania oprócz tego, że jakiś mieszkaniec napisał, że by chciał. Ja jestem gorącym zwolennikiem buspasów, ale nie w absurdalnych miejscach. Jak mi tego nie wyliczycie i nie pokażecie, że ten autobus przejedzie i że to w czymkolwiek udroźni. Te autobusy nie stoją tam przez samochody tylko przez światła, które nikt nie potrafi wyregulować. W całym mieście nie tylko tam”.

Z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Myślę, że reakcja jest niewspółmierna do założenia, ponieważ jeszcze żaden buspas nie został wprowadzony i to jest analizowane, panie radny nie było pana na spotkaniu ja byłem, nie na jednym spotkaniu z mieszkańcami i spotykam się z nimi regularnie, państwo chyba nie.

Radny Rady Miejskiej p. Bartłomiej Dyba Bojarski: „, panie dyrektorze nie życzę sobie tego typu uwag, prosiłbym aby pan odpowiadał na pytania, a nie komentował moją pracę jako radnego, bo takie jest pana zadanie na tej sali. Dziękuję to jest wszystko co mam do powiedzenia.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Krzysztof Makowski: spokojnie, ja właśnie miałem zwrócić uwagę panu dyrektorowi, że prosimy o odpowiadanie na pytania bez prywatnych wycieczek w stosunku do wszystkich radnych

Z-ca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: przepraszam bardzo. Regularnie spotykamy się z mieszkańcami Julianowa w zakresie całości uspokojenia ruchu na tym osiedla i także w zakresie zmiany sygnalizacji na skrzyżowaniu Łagiewnicka – Julianowska. Pewne decyzje zostały podjęte wspólnie z Radą Osiedla i wspólnie z mieszkańcami, którzy chcą pewnych zmian. Dzięki pewnym decyzjom uda się nam pewne rzeczy poprawić. Natomiast jeśli chodzi o buspas mieszkańcy na tym spotkaniu, nie tylko na tym, ale też na innych, także podczas pracy Politechniki Krakowskiej zespołu, który tworzył koncepcję uspokojonego ruchu ten buspas pojawiał się wielokrotnie. Zgadzam się z panem radnym Maciejem Rakowskim, że należy to przemyśleć pod kątem, kto z tego buspasa miałby korzystać, w jaki sposób to powinno być zrealizowane, jeżeli w ogóle miałyby być zrealizowane. Nie myśleliśmy tu o buspasie, któryby zmieniał rozrząd na skrzyżowaniu przed ulicą Zgierską natomiast o takim rozwiązaniu, które pomogłoby faktycznie bezpiecznie mieszkańcom wyjechać z bramy, jeżeli jest kilka, kilkanaście osób, które takie uwagi zgłaszają. Dlatego uważam, że informacja być może do wszystkich nie dotarła, ze wszystkimi mieszkańcami państwo rozmawiali, co nie znaczy, że ci mieszkańcy mają 100% rację. Być może należy porozmawiać o konsekwencjach. Biorąc pod uwagę ruch jaki jest na tej ulicy bez zmiany rozrządu co planowaliśmy przed ulicą Zgierską wydaje mi się, że nie byłoby z tym żadnego problemu. Natomiast jeszcze się odniosę na chwilę do sygnalizacji świetlnej. Niedawno firma INRIX, która bada ruch na całym świecie ponownie ogłosiła swój raport. Na 200 zbadanych miast nie ma tam Łodzi, najbardziej zakorkowanym miastem jest Warszawa, drugim Kraków, w 200 miastach na całym świecie Łodzi nie ma.

W tamtym roku kiedy więcej miast było brane pod uwagę Łódź była na przedostatnim miejscu.

Radny Rady Miejskiej p. Bartłomiej Dyba – Bojarski: te pewne działania, które państwo gwarantujecie w ramach programu uspokojonego ruchu na Julianowie, to konkretnie co jest? Ja znam projekt przygotowany przez Politechnikę, wyniki tego spotkania. Jestem w stałym kontakcie z mieszkańcami panie dyrektorze i kilkakrotnie zwracali się do mnie o to czy są jakiegokolwiek środki na to przeznaczone i dotychczas nie było. Chciałbym zapytać co konkretnie oprócz niewielkich zmian na skrzyżowaniu Kniaziewiczza, bo o wymalowanie i inne poprowadzenie ruchu przy ul. Kniaziewiczza, Zgierskiej i Biegańskiego, to co konkretnie jest szansa zostanie zrobione, z tego programu, o który mieszkańcy wnosili? Większy niż przy wyjeździe na Julianowską, z którymi zapewne pan rozmawiał.

Z-ca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „pozwolę sobie sprostować, że zmiana na ulicy Zgierska – Kniaziewiczza - Biegańskiego nie jest zmianą niewielką tylko jest zmianą kluczową i najbardziej pożądaną przez mieszkańców. Ma pan rację co do tego, że ulica Biegańskiego jest tą ulicą kluczową dla tych mieszkańców i ruch na tej ulicy jest kluczowy i faktycznie zdarzył się wypadek na nadmierną prędkość przy ulicy Orzeszkowej. Natomiast podstawą rzecz jaką mieszkańcy chcą uzyskać to zakaz skrętu z ulicy Zgierskiej w ulicę Biegańskiego w lewo, tak aby nie tworzył się nadmierny tranzyt przez osiedle osób chcących dojechać do ulicy Łagiewnickiej i to zostanie zrealizowane. Taki projekt już mamy. Kiedy tylko będziemy mogli go wdrożyć to na pewno go wdrożymy. Inna rzecz jest taka, że rozmawiamy z mieszkańcami i podsunęliśmy im pomysł właśnie progu sinusoidalnego, aby został zamontowany na ulicy Biegańskiego przy ulicy Orzeszkowej. Na razie mamy pozytywną reakcję chociaż mieszkańcy takich progów nie chcieli na swoim osiedlu. Bardziej byli skłonni zaakceptować wyniesione skrzyżowania, wyniesione przejścia dla pieszych. Natomiast ta koncepcja progu sinusoidalnego ich zainteresowała. W związku z tym chcemy porozmawiać, że jeżeli będzie zgoda przekazania środków, a już otrzymuję sygnały, że ma być to chcielibyśmy porozmawiać aby zainstalować go właśnie w tym miejscu i tym samym poprawić bezpieczeństwo na ulicy Biegańskiego. Jeśli chodzi o wszystkie elementy, które pojawiły się w tej koncepcji to są elementy związane z przeznaczeniem dedykowanego budżetu na to ze strony Miasta i realizacji zadań. Jak przede wszystkim wyniesione skrzyżowanie. To jest zadanie inwestycyjne, poprawa oznakowania to może być wykonane przez ZDiT w ramach posiadanych środków. Natomiast te inwestycje czyli wyniesione przejścia dla pieszych, tutaj będzie potrzebny niezbędnie dedykowany budżet. Prowadzone były rozmowy w jaki sposób ma być to realizowane i jaki budżet może być przeznaczony, jakie są priorytety. Priorytet to jest ulica Biegańskiego, Folwarczna i Sowińskiego. To są te miejsca, które w pierwszej kolejności należy zabezpieczyć. Radni koalicji również zabiegają o takie środki dodatkowe. W związku z tym jeśli to będzie to, to zarząd inwestycji realizujący takie zadania będzie mógł przejść do działania.

Radny p. Maciej Rakowski: ja oczywiście zgadzam się z tym, że bardziej powinny być podejmowane działania na ulicach wewnątrz osiedlowych, a nie na ulicy Julianowskiej. Podtrzymuje to co powiedziałem, że w moim przekonaniu próba wyznaczenia tam buspasa z uwagi na postulaty osób, które wyjeżdżają z tych bram na północnej części Julianowskiej to jest zwiększenie zagrożenia w ruchu drogowym, a nie zmniejszenie. W tej kwestii zdania nie zmienię, bo to nie pomaga tylko utrudnia w tym przypadku. To prowadzi do sytuacji, w których manewr skrętu będzie się rozpoczynał z pasa środkowego a nie z pasa skrajnego. Przy okazji zapytam czy technologia, która państwo dysponujecie umożliwia rozdzielanie sterowania sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych, które jest na ulicy Julianowskiej?. To jest szeroka ulica, trzypasmowa, jeżeli pieszy przechodzi i naciska sobie guzik na tej sygnalizacji, chwile poczeka po czym następnie zapala się czerwone światło dla obu kierunków ruchu. Pieszy wędruje po jednej jezdni, ale samochody już czekają aby go przepuścić na drugiej jezdni, autobus też. Gdyby to rozdzielić byłoby świetnie, co prawda dla pieszego byłaby to dwukrotność dwukrotnego przyciśnięcia, ale wyłączał by światło tylko na jednej jezdni. Proszę to rozważyć, bo to będzie usprawniało ruch.

Przewodniczący Komisji Ładu Społeczno-Prawnego p. Tomasz Kacprzak: ja mam pytanie, był wniosek o zorganizowanie spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami Olechowa, Janowa w sprawie organizacji ruchu i inwestycji na Olechowie Janowie. Co z tymi działaniami, bo one również miały na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym na tych osiedlach?.

Z-ca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: taki wniosek jako, że dotyczył przede wszystkim budowy dróg, przedłużenia ulicy Przybyszewskiego, ulicy Księżąt Polskich został skierowany do Biura Architekta Miasta i do Miejskiej Pracowni Urbanistycznej jako jednostek planistycznych w tym zakresie. On trafił do Zarządu Dróg i Transportu z racji, że ta instytucja ma w nazwie drogi, ale de facto planistycznie i koncepcyjnie zajmuję się tym Biuro Architekta Miasta i Miejska Pracownia Urbanistyczna.

Ad pkt 3 Informacja Zarządu Inwestycji Miejskich na temat inwestycji mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Z-ca Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: „mamy na uwadze pewne elementy inwestycji, kiedy projektujemy i kiedy budujemy i oczywiście nie robimy tego samodzielnie. Wszystkie nasze projekty podlegają konsultacji w mieście. Poza innymi jednostkami na pewno ZDiT i BIM biorą w tym udział, policja również. To co wplatamy w nasze projekty aby poprawić bezpieczeństwo. Ja sobie to tak poszeregowałam: największe inwestycje i mniejsze ponieważ mają różną specyfikę i różnie wyglądają te elementy uspokojenia ruchu, które poprawia tak de facto właśnie bezpieczeństwo na tych drogach. Duże inwestycje tutaj stawiamy przede wszystkim, w zależności od potrzeb, tego co mamy z elementu składowych pasa drogowego, przede wszystkim separacja ciągów komunikacji zbiorowej, tramwaje, autobusy, jeżeli jest możliwa integracja. Odseparowanie zdecydowanie dróg rowerowych. Budowa tych dróg rowerowych, likwidacja w wielu przypadkach pasów, które są na drodze. Czyli też poprawa bezpieczeństwa przez budowę dróg rowerowych, budowę ciągów pieszych, staramy się tam gdzie też szerokość pasa na to pozwala, aby te ciągi piesze i rowerowe były oddzielone od jezdni pasmem zieleni. To znacznie poprawia bezpieczeństwo. Oto bardzo często jesteśmy proszeni, aby wykonywać pasy zieleni, aby zagospodarować tą zielenią. Sygnalizacje, przejazdy rowerowe, przejścia na dużych inwestycjach sygnalizowane czyli też bezpieczne. Tam gdzie jest możliwość budujemy ronda. Mamy duże drogowo-torowe, mamy inwestycje związane z przebudową skrzyżowań tu wspomniane skrzyżowanie Przybyszewskiego i Puszkina. Dużo więcej takich przypadków jest zrealizowanych. Ulica Rojna na której powstało kilka rond, przy ulicy Okólnej znaczna poprawa bezpieczeństwa. Ronda budujemy każdego roku. W ostatnim czasie wybudowano rondo na Juszczakiewicza Konstanyńska. Mamy projekty gotowe i w każdym roku staramy się inwestycje przebudowy skrzyżowań na skrzyżowanie typu rondo prowadzić, bo to pokazuje poprawę bezpieczeństwa. Mamy inwestycje mniejsze, wchodzimy w osiedla i tu są różne wymagania. Konsultujemy nasze projekty. Zazwyczaj jeśli nie z Radą Osiedla to bezpośrednio z mieszkańcami, którzy niejednokrotnie przychodzą do nas na spotkania i biorą udział w spotkaniach konsultacyjnych. Często robimy to czego oczekują mieszkańcy. Robimy, przebudowujemy drogi gruntowe, budujemy drogi z chodnikiem, z chodnikami obustronnymi w zależności od możliwości, które mamy w pasie drogowym. Budujemy ciągi pieszo-jezdne to też się sprawdza. To są ciągi, które mają wyniesione skrzyżowania. Są to przypadki osiedli gdzie ruch jest mniejszy i ten ruch jest spowolniony przez budowę progów. Progi wykonujemy z kostki betonowej, granitowej, całe wyniesione skrzyżowanie bądź właśnie progi zwalniające. Mamy uspokojenie ruchu w postaci wykonywania szykan to też dzieje się za akceptacją mieszkańców. Kiedy ten ruch kanalizujemy i spowalniamy koniecznością przepuszczenia samochodów z drugiego kierunku. Wplatamy takie elementy bezpieczeństwa w nasze projekty, to jest realizowane. Efekty naszej współpracy przede wszystkim z mieszkańcami pokazują jakie są ich potrzeby i że na ulicach czują się bezpiecznie. Niejednokrotnie mieszkańcy obawiają się ciągów pieszo-jezdnych po wykonaniu inwestycji. Te obawy biorą się stąd, że dziś droga jest drogą

gruntową o nienajlepszej nawierzchni, kiedy mówimy, że będzie ona utwardzana to są szerokie konsultacje ponieważ mieszkańcy mają różne obawy co do bezpieczeństwa.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Krzysztof Makowski: ja mam takie pytanie, które wyniknęło na jednej z naszej komisji dotyczące inwestycji realizowanych przez państwa. W momencie inwestycji np.: drogi rowerowej czy chodnika niejednokrotnie inwestorzy robią tak, że robiąc drogę rowerową zasypują chodnik gruzem i jest problem mieszkańców z przejściem. To jest przykład remontu ulicy Zgierskiej i Kasprzaka. Jeżeli natomiast robią chodnik to rozkopują cały i nie wytyczają bezpiecznego przejścia dla użytkowników tej drogi. Oto komisja wnioskowała kilka razy, aby w momencie kiedy ogłaszacie przetarg czy zapytanie ofertowe aby ujmować tego typu zapisy. Należy zachować komfort osób mieszkających obok. Osób, które tą drogą uczęszczają aby im nie utrudniać życia. Osoby młode sobie poradzą, ale osoby starsze mają problem z przejściem na drugą stronę ulicy. Zachowanie 1, 5 metrowego miejsca gdzie może się bezpiecznie poruszać byłoby w komforcie, pewnie uzyskałby by akceptację mieszkańców. Czy tego typu zastrzeżenia w przetargu, w zapytaniach ofertowych ujmujecie czy nie?.

Z-ca Dyrektora ZIM p. Katarzyna Mikołajec: oczywiście, przy każdej inwestycji, niezależnie od tego czy jest to przebudowa drogi czy jest to budowa nawet chodnika, wykonawca jest zobowiązany przed wejściem na roboty przygotować projekt tymczasowy realizacji ruchu. Tutaj wszyscy obecni mogą potwierdzić fakt, że wyznaczenie przejść bezpiecznych na drugą stronę ulicy, kiedy budowany jest chodnik to jest absolutny wymóg. Poziom i luźnego podejścia wykonawców niejednokrotnie kończy się tym, że są naliczane kary. Wiemy co powinno być wprowadzone, natomiast wykonawcy bardzo często myślą, że przecież wchodzę tylko na chwilę, więc zrobię to na tyle szybko, że nie wyznaczę tego przejścia. Wysyłamy monit, są wezwania, są wyznaczane krótkie terminy aby zgodnie z umową dotrzymywał wykonawca zapisów tymczasowych organizacji ruchu. Jeżeli nie będą wyciągane konsekwencje. Są różne przypadki, niestety wykonawcy często potrzebują tej motywacji postraszającej. Uważam, że skrajnie nieodpowiedzialne ponieważ to nie są spore koszty wprowadzenia tymczasowej organizacji ruchu. Mamy takie budowy i takich wykonawców, z którymi nie mamy problemu i są niestety takie, które ewoluują w trakcie budowy i tu wykonawcy się potykają. Są takie przypadki, są to gigantyczne kary. Naliczamy je z tytułu niedochowania BHP i nie przestrzegania tymczasowych organizacji ruchu. To jest wymóg, który jest przy każdej inwestycji zapisany już w przetargu, że taka tymczasowa organizacja ruchu ma powstać i dopiero po jej wprowadzeniu i po sprawdzeniu przez nas”.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Krzysztof Makowski: mam prośbę, aby na to zwracać jeszcze większą uwagę. Rozumiem problem kadrowy, ale te zastrzeżenia zgłaszają mieszkańcy. Nie mają możliwości przejścia, dojścia, lub też inwestycja blokuje dotarcie do ich mieszkań, szkół, przedszkoli czy najbliższego przystanku autobusowego. Proszę aby w ramach poprawienia bezpieczeństwa zwrócić szczególną uwagę, bo niejednokrotnie mieszkańcy uważają, że podczas inwestycji o nich się zapomniało.

Przewodniczący Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Tomasz Kacprzak: ja mam podziękowania dla ZIM, że buduje się w Łodzi ronda, a odchodzi się w wielu miejscach od sygnalizacji świetlnej. Sygnalizację są drogie w utrzymaniu, są zawodne a ronda są bezpieczne i tanie, bo koszt tej budowy jest chyba taki sam, a utrzymanie zdecydowanie mniejsze. Prośba moja do Zarządu Dróg o kontrole firm, które dokonują czyszczenia tych rond, ponieważ na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym po zimie zbiera się dużo piachu, prośba aby je czyścić. Jest to niebezpieczne dla kierujących jednoślādami ale i dwuślādami.

Z-ca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: ZDiT utrzymuje znaki pionowe, poziome i tablice informacyjne, sprzątanie należy do Wydziału Gospodarki Komunalnej.

Komisje zakończyły wspólną część posiedzenia i przystąpiły do realizacji kolejnych punktów porządku obrad.

Ad pkt 4 Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – druk BRM nr 62/2019

Radny Rady Miejskiej p. Michał Olejniczak – przedstawił projekt uchwały, który stanowi załącznik nr 5 do protokołu.

Wobec braku pytań przewodniczący **Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Krzysztof Makowski** poddał pod głosowanie projekt uchwały.

Komisja jednogłośnie wydała opinię pozytywną.

Ad pkt 5 Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie Miasta Łodzi na 2019 rok - druk nr 45/2019

Dyrektor Wydziału Budżetu p. Małgorzata Wojtczak: omówiła projekt uchwały, który stanowi załącznik nr 6 do protokołu.

Radny Rady Miejskiej p. Sebastian Bulak: „proszę o przybliżenie zadania po stronie wydatków integracja, nie pamiętam dokładnego tytułu”.

Dyrektor Wydziału Budżetu p. Małgorzata Wojtczak: „chodzi o zwiększenie wydatków w tej kwocie i skąd się bierze, tak? – radny p. Sebastian Bulak potwierdził - to wynika z umowy, która jest podpisana, na pewno pan dyrektor w szczegółach opowie. Z uzasadnienia do tej zmiany wynika, że zostały przeprowadzone badania struktury biletów w pojazdach lokalnego transportu zbiorowego i regionalnych przewozów i wykazały, że zdecydowana większość pasażerów korzystających z wzajemnego honorowania biletów w pociągach to pasażerowie posiadający bilety lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi. I to rozłożyło w ten sposób wydatki dla Miasta, czyli zwiększyło wydatki dla Miasta, oczywiście w odpowiedniej proporcji zwiększane są dochody na tym zadaniu. One nie są symetryczne, dochody są niższe, wydatki są wyższe”.

Radny Rady Miejskiej p. Sebastian Bulak: „na co idą te wydatki, dlaczego nie są one symetryczne”.

Z-ca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „generalnie to jest klasyczne wspólne honorowanie biletów pomiędzy łódzkim przewoźnikiem MPK, a właściwie ZDiT-em. MPK jest tylko przewoźnikiem. ZDiT-em czyli biletami komunikacji Miejskiej i kolejowej w łódzkiej kolei aglomeracyjnej i w przewozach regionalnych. To jest honorowanie na terenie miasta Łodzi. Co roku podpisujemy umowę na wspólne honorowanie, brak symetrii wynika z tego, że po mieście mieszkańcy mają więcej biletów komunikacji Miejskiej, które wykorzystują do podróży kolejami, a tych biletów, które są kupowane bezpośrednio u przewoźników kolejowych czyli w przewozach regionalnych i w łódzkiej kolei

aglomeracyjnej przez mieszkańców Łodzi w granicach Miasta Łodzi jest zdecydowanie mniej”.

Radny Rady Miejskiej p. Sebastian Bulak: „czyli ten milion się skończył?”.

Z-ca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „nie do końca, my umowę podpisaliśmy, natomiast teraz dopisujemy to zadanie. Łącznie z dwiema firmami o kwotę 2396 tysięcy czyli 3 mln 396 tys zł na dwie firmy. Z czego większość to jest łódzka kolej aglomeracyjna, gdyż wykonuje największą pracę przewozową niż przewozy regionalne na terenie Łodzi. Większy udział jest łódzkiej kolei aglomeracyjnej. Z drugiej strony są też dochody ze strony aglomeracyjnej i ze strony przewozów regionalnych z tytułu biletów kolejowych dzięki, którym później pasażerowie poruszają się MPK”.

Radny Rady Miejskiej p. Sebastian Bulak: „rozumiem, że jest to pewne założenie budżetowe i to zwiększenie o 2 mln zł musi się opierać na jakiś założeniach i wyliczeniach. Jak państwo dokładnie rozliczają to? Rozumiem, że są to osoby, które korzystają z migawki i przemieszczają się przewoźnikami na terenie Miasta Łodzi, jaka jest metodologia oraz jaki jest przyrost w stosunku do roku ubiegłego użytkowników którzy korzystają z takiego biletu?”.

Z-ca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „wygląda to tak, że robione są badania potoków pasażerów i struktury biletów. Firma, która wykonuje badania ankietowo przepytuje pasażerów komunikacji publicznej i komunikacji kolejowej. Tu każda strona robi swoje badania. Ilu jest pasażerów, z jakim jadą biletem. To nie jest tak, że jest bilet miejski gdzie tylko jeżdżą koleją, ale też najczęściej jest to podróż łączona. Tramwaj – pociąg, autobus-pociąg. Na tej podstawie wyznaczana jest odpłatność za bilet, czyli ile mamy dochodu, ile na tym tracimy. Przeliczamy to razy liczbę pasażerów ta odpłatność za bilet razy liczbę pasażerów i wychodzi nam konkretna kwota, którą jeden bądź drugi przewoźnik transportu przekazują sobie nawzajem”.

Radny Rady Miejskiej p. Sebastian Bulak: „cały czas są to założenia, jak to jest sprawdzane i weryfikowane czy faktyczna ilość pasażerów używa takiego, a nie innego środka?”.

Z-ca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „tak jak mówię, wykonywane są badania. W Polsce z reguły nie stosuje się, nie ma takich systemów. Była próba wprowadzenia systemu w górnośląskim okręgu przemysłowym system czekin czekaut, to było używane przez niewielką liczbę osób, więc zawieszono. Robione są badania, musimy przyjąć pewne założenia przyjmując potoki pasażerów, dołożyć do tego strukturę biletów, która badana jest przez firmę zewnętrzną. Zakładamy, że to będzie taka, a nie inna kwota. Z reguły, z roku na rok liczba pasażerów rośnie. Bardziej my zyskujemy niż kolej. Jeżeli chodzi o finanse to w porównaniu do rozliczeń pomiędzy miastem stołecznym Warszawa, kolejami mazowieckimi to te stawki, które tutaj są, są dosyć niskie. Tam za pasażera płaci się zdecydowanie więcej. Myślę, że jest w miarę uczciwie policzone. My możemy na tym zyskać jeżeli pasażerów jest więcej to jest to ryczałt. Czyli w ciągu roku nie waloryzujemy tego umawiamy się na rok, po roku robimy kolejne badania. Jeżeli pasażerów przyrasta, a przyrasta my tylko na tym zyskujemy”.

Radny Rady Miejskiej p. Sebastian Bulak: „rozumiem, że w tej chwili nie ma takich wyliczeń, ale czy byłby pan skłonny wysłać na meila lub do Komisji lub przedstawić na sesji jak wygląda wzrost pasażerów tych korzystających z Eki i ludzi którzy korzystają z biletów na terenie Miasta Łodzi. Interesuje mnie jak to się zmienia w ciągu roku, od momentu kiedy wprowadziliśmy ten bilet aglomeracyjny”.

Z-ca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „ jasne, takie dane ma też łódzka kolej aglomeracyjna, więc poprosimy ich o udostępnienie, jeżeli nie jest to tajemnica handlowa przedsiębiorstwa to prześlemy na komisję.

Radny Rady Miejskiej p. Sebastian Bulak: „bardzo dziękuję”.

Radny Rady Miejskiej p. Mateusz Walasek: „, te 3, 3 mln zł to jest za jaki okres”?

Z-ca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „, za rok, proszę pamiętać, że to jest kwota którą my płacimy, a mamy jeszcze dochody. Od 1 stycznia do 31 grudnia, zawsze na koniec roku podpisujemy umowę po badaniach i prowadzimy negocjacje z podmiotami celem wyznaczenia stawki, celem wyznaczenia kwoty”.

Radny Rady Miejskiej p. Mateusz Walasek: „,a w 2017 roku”.

Z-ca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: „, to była umowa, która obowiązywała od kwietnia lub od maja 2017, kwota będzie wzrastać wraz z liczbą pasażerów. Jeżeli liczba pasażerów w przyszłym roku pozostanie na tym samym poziomie, to myślę, że założenia budżetowe powinny opierać się o tą kwotę, która jest. Jeżeli liczba pasażerów wzrośnie o 30-40%, a łódzka kolej przewozi coraz więcej pasażerów te współczynniki mogą wzrosnąć, ale też po drugiej stronie one też będą wzrastać. Dochód jest po jednej i drugiej stronie”.

Radny Rady Miejskiej p. Mateusz Walasek: „,czy można w takim momencie, od strony kosztowej, że to 1 % pracy przewozowej jest wykonywany przez kolej w Łodzi?”.

Z-ca Dyrektora ZDiT p. Maciej Sobieraj: tak dokładnie nie policzę w tym momencie, natomiast da się to oszacować. Jeśli szacujemy na podstawie sprzedanych biletów, że w ostatnim roku łódzkie MPK przewiozło 330 milionów pasażerów podróży, jeżeli przyłożymy do tego ile pasażerów miała łódzka kolej aglomeracyjna na terenie Miasta to będziemy mieć ten procent.

Wobec braku dalszych pytań.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski poddał pod głosowanie projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie Miasta Łodzi na 2019 rok - druk nr 45/2019

Komisja w głosowaniu: 5 głosów „za”, 0 głosów „przeciwnych” oraz 0 głosów „wstrzymujących się”, wydała opinię pozytywną.

Ad pkt 6 Rozpatrzenie i zaopiniowanie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia Wieloletniej Prognozy Finansowej Miasta Łodzi na lata 2019-2040 - druk nr 46/2019

Dyrektor Wydziału Budżetu p. Małgorzata Wojtczak: omówiła projekt uchwały, który stanowi załącznik nr 7 do protokołu.

Wobec braku pytań, **Przewodniczący Komisji p. Krzysztofa Makowski** poddał pod głosowanie projekt uchwały.

Komisja w głosowaniu: 6 głosów „za”, 0 głosów „przeciwnych” oraz 0 głosów „wstrzymujących się”, wydała opinię pozytywną.

Ad pkt 7 Przyjęcie planu pracy Komisji na rok 2019

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „otrzymaliście Państwo plan pracy Komisji, czy są jakieś uwagi?”

Wobec braku uwag Przewodniczący zapytał kto jest za przyjęciem Planu Pracy Komisji.

Komisja jednogłośnie przyjęła Plan Pracy Komisji.

Ad pkt 8 Sprawy wniesione i różne.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski odczytał pisma skierowane do Komisji: pierwsze pismo w sprawie utworzenia bezpiecznego przejścia dla pieszych przy ul. Bartoka, drugie pismo to stanowisko w sprawie Stref Czystego Transportu, trzecie Uchwała Rady Gminy Lutomiersk w sprawie podjęcia stanowiska dotyczącego planowanego zawieszenia linii tramwajowej nr 43 B. Poinformował również, że wpłynęła odpowiedź na pismo w sprawie przedłużenia ul. Przybyszewskiego oraz odpowiedź Zarządu Inwestycji Miejskich na temat zarzutów, które przedstawił przedstawiciel Fenomen – zabezpieczenia na ul. Zgierskiej i Kasprzaka. Wszystkie pisma są do wglądu dla Państwa Radnych.

Radny Rady Miejskiej p. Mateusz Walasek: „podczas opinii budżetu rozmawiałem z Panią dyrektorką Zarządu Inwestycji Miejskich na temat kwestii dojazdów do dróg ekspresowych i autostrad, była tam kontrowersja tzn. dyrektorka mówiła o przedłużeniu trasy górna, ja dopytywałem się o dojazdy do S14, nie uzyskałem informacji na temat, miała być informacja na piśmie, czy ona się pojawiła?”

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „nic nie dotarło, wystąpimy z ponowną prośbą do Zarządu Inwestycji Miejskich”.

Ponadto poinformował, że kolejne posiedzenie Komisji odbędzie się w dniu 21 marca br., a głównym tematem posiedzenia będzie rower publiczny.

Radny Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: „ja będę sprawdzał po 1 marca, bo już rowery stoją, niektórzy już na FB narzekają, że są rowery ale nie można na nich jeździć. Ja bardzo chętnie przetestuję sobie rower, bo niestety w zeszłym sezonie już na początku rowery nie były sprawne. Proszę aby na bieżąco monitorować działania firmy, operatora aby te rowery były sprawne, my za to płacimy, łodzianie oczekują sprawnego transportu a niestety część roweru publicznego jest złomem jeżdżącym”.

Z-ca Dyrektora ZDIT p. Maciej Sobieraj : „ja powiem tak: w zeszłym roku naliczyliśmy kilkaset tysięcy kar, teraz będziemy zatrudniać dodatkową osobę, jesteśmy w trakcie rekrutacji, aby mogła pomóc kontrolować system. Przymierzamy się do założeń przetargu do nowego roweru i widać wyraźnie, że pewne elementy technologiczne w rowerze można zastosować inne, które będą bardziej trwałe. Myślę, że zastosowanie hamulców rolkowych względem szczękowych będzie o wiele bardziej trwałe niż to co jest obecnie.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski zakończył posiedzenie Komisji.

**Przewodniczący
Komisji Transportu i Ruchu Drogowego**

Protokół sporządziła

Aneta Rabenda

Następnie Komisje przystąpiły do realizacji kolejnych punktów porządku obrad.

Przewodniczący Komisji p. Tomasz Kacprzak zaproponował łączne rozpatrzenie punktów od nr 4 do nr 9. Radni 4 głosami za przyjęli propozycję Przewodniczącego.

Zastępca Dyrektora Biura Promocji Zatrudnienia i Obsługi Działalności Gospodarczej p. Marcin Derengowski omówił łącznie projekty uchwał opisane w **drukach nr 32-37/2019**.

Druk nr 32/2019 stanowi załącznik nr **5** do protokołu
Druk nr 33/2019 stanowi załącznik nr **6** do protokołu
Druk nr 34/2019 stanowi załącznik nr **7** do protokołu
Druk nr 34/2019 stanowi załącznik nr **8** do protokołu
Druk nr 36/2019 stanowi załącznik nr **9** do protokołu
Druk nr 37/2019 stanowi załącznik nr **10** do protokołu

Ad pkt 4 - Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry – druk nr 32/2019

Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie projektu uchwały **druk nr 32/2019**

Komisja w głosowaniu przy **4** głosach „za”, **braku** głosów „przeciw” i **braku** głosów „wstrzymujących się” przyjęła projekt uchwały w sprawie wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry – **druk nr 32/2019**

Ad pkt 5 - Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry – druk nr 33/2019.

Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie projektu uchwały **druk nr 33/2019**

Komisja w głosowaniu przy 4 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i braku głosów „wstrzymujących się” przyjęła projekt uchwały w sprawie wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry – **druk nr 33/2019.**

Ad pkt 6 - Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry – druk nr 34/2019.

Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie projektu uchwały **druk nr 34/2019**

Komisja w głosowaniu przy 4 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i braku głosów „wstrzymujących się” przyjęła projekt uchwały w sprawie wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry – **druk nr 34/2019.**

Ad pkt 7 - Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry – druk nr 35/2019.

Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie projektu uchwały **druk nr 35/2019**

Komisja w głosowaniu przy 4 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i braku głosów „wstrzymujących się” przyjęła projekt uchwały w sprawie wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry – **druk nr 35/2019.**

Ad pkt 8 - Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry – druk nr 36/2019.

Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie projektu uchwały **druk nr 36/2019.**

Komisja w głosowaniu przy 4 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i braku głosów „wstrzymujących się” przyjęła projekt uchwały w sprawie wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry – **druk nr 36/2019.**

Ad pkt 9 - Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry –druk nr 37/2019.

Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie projektu uchwały **druk nr 37/2019**

Komisja w głosowaniu przy 4 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i braku głosów „wstrzymujących się” przyjęła projekt uchwały w sprawie wyrażenia opinii o lokalizacji kasyna gry – **druk nr 37/2019.**

Ad pkt 10 - Przyjęcie protokołu nr 3/I/19 z dnia 22 stycznia 2019 r

Przewodniczący Komisji p. Tomasz Kacprzak poinformował, że protokół został przesłany radnym pocztą elektroniczną. Zapytał, czy radni zgłaszają uwagi?

Uwag nie zgłoszono.

Przewodniczący poddał pod głosowanie protokół Nr 3/I/2019 z dnia 22 stycznia 2019 roku.

Komisja w głosowaniu przy 4 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i braku głosów „wstrzymujących się” przyjęła powyższy protokół.

Uwag nie zgłoszono.

Ad pkt 11 - Sprawy wniesione i wolne wnioski.

Przewodniczący Komisji przedstawił sprawy, które wpłynęły do Komisji i poinformował, że poniższe dokumenty zostały dostarczone członkom za pośrednictwem poczty elektronicznej:

1. Pismo Przewodniczącego Rady Miejskiej dotyczące przygotowania projektu uchwały w sprawie określenia przedmiotu działania Komisji
2. Informacja o stanie bezpieczeństwa miasta Łodzi w zakresie ochrony przeciwpożarowej
3. Pismo Komendanta Miejskiego policji dotyczące buspasów.

Przewodniczący Komisji poinformował, że na kolejnym posiedzeniu, Komisja zajmie się omówieniem Sprawozdania z działalności Straży Miejskiej za 20218 rok.

*Na tym prowadzący zamknął posiedzenie.
Nagranie z posiedzenia Komisji znajduje się w Biurze Rady Miejskiej*

**Przewodniczący
Komisji Ładu Społeczno-Prawnego**

Tomasz Kacprzak

Protokół sporządziła

Joanna Kaźmierczyk