

Protokół nr 11/IV/15
posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu
Rady Miejskiej w Łodzi

które odbyło się 23 kwietnia 2015 r.

w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Łódzkiego, przy al. Piłsudskiego 8

I. Obecność na posiedzeniu

1. Członkowie Komisji

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

2. Zaproszeni goście – według listy

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

II. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Zaopiniowanie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – **druk nr 102/2015**.
2. Informacja Zarządu Dróg i Transportu na temat proponowanych rozwiązań na wiadukcie ul. Przybyszewskiego w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych..
3. Informacja na temat pakietu informacyjnego dla mieszkańców w ramach konsultacji społecznych w sprawie budowy wiaduktu drogowego na skrzyżowaniu al. Śmigłego-Rydza i al. Piłsudskiego.
4. Prezentacja metod uspokojenia ruchu.
5. Sprawy różne i wniesione.

III. Przebieg posiedzenia

Posiedzenie otworzył Przewodniczący Komisji p. **Bartosz Domaszewicz**. Radni przyjęli zaproponowany porządek posiedzenia poszerzony o 1 punkt.

Punkt 1.: Zaopiniowanie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – druk nr 102/2015.

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. **Grzegorz Misiorny** przedstawił projekt uchwały.

Prezentowany materiał stanowi załącznik nr 3 do protokołu.

Komisja zaopiniowała projekt uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – **druk nr 102/2015**.

Opinia pozytywna: „za” – 5 głosów, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

Punkt 2.: Informacja na temat pakietu informacyjnego dla mieszkańców w ramach konsultacji społecznych w sprawie budowy wiaduktu drogowego na skrzyżowaniu al. Śmigłego-Rydza i al. Piłsudskiego.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji i Remontów w Zarządzie Dróg i Transportu p. Katarzyna Mikołajec przedstawiła informację na temat konsultacji społecznych w sprawie wyboru pomiędzy budową bezkolizyjnego przejazdu w formie wiaduktu na skrzyżowaniu ul. Kopcińskiego/al. Piłsudskiego a pozostawieniem istniejącego układu komunikacyjnego na skrzyżowaniu (**3 płyty CD**).

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała jak będą wazone głosy pomiędzy tymi złożonymi na spotkaniach wysłanych przez Internet i tych z sondażu.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji i Remontów w Zarządzie Dróg i Transportu p. Katarzyna Mikołajec zgodziła się, że na spotkaniach prezentacja trwa prawie pół godziny, przedstawiona jest pełna informacja i po zapoznaniu można świadomie oddać głos.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, czy pakiet informacyjny był udostępniony mieszkańcom przy tych dwóch pierwszych spotkaniach.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji i Remontów w Zarządzie Dróg i Transportu p. Katarzyna Mikołajec odpowiedziała, że informacje były dostępne od pierwszego dnia konsultacji, zostały wzbogacone o dodatkowe informacje.

Radny p. Mateusz Walasek zwrócił uwagę, że nie jest to temat tylko i wyłącznie sondaży, dlatego, że nie ma gwarancji, czy osoba wypełniająca ankietę zapoznała się z tymi materiałami. Stwierdził, że tylko spotkanie jest miejscem, na którym można się zapoznać z materiałami.

Radny p. Kamil Jeziorski zapytał o termin konsultacji społecznych.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji i Remontów w Zarządzie Dróg i Transportu p. Katarzyna Mikołajec odpowiedziała, że w miesiącu czerwcu-lipcu 2014 r. zostało zlecone przygotowanie koncepcji na 2 rozwiązania, gdyż pojawił się pomysł zarówno przejścia tą estakadą, bądź tunel. Celowo przygotowano dwutorową koncepcję żeby uzyskać wstępnie informacje, jakie roboty byłyby wykonywane w przypadku tunelu, co dało ogólny obraz i koszty. Wyszła dość duża różnica między tymi rozwiązaniami. Następnie przez parę miesięcy temat nie był rozwojowy i w 2015 r. pojawił się pomysł żeby iść jednak w kierunku estakady. Analiza jest bardziej opisowa niż wizualizacyjna.

(część nagrania niemożliwa do odsłuchu)

Punkt 3.: Informacja Zarządu Dróg i Transportu na temat proponowanych rozwiązań na wiadukcie ul. Przybyszewskiego w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych.

Radny p. Marcin Zalewski zapytał, co zostało zrobione w celu poprawy bezpieczeństwa i jakie są pomysły żeby zmienić ten stan rzeczy, poprosił o analizę kosztów oświetleń.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak poprosiła o odniesienie się do pytania, czy jest możliwe na takim obiekcie oddzielenie od siebie pasów ruchu wysepkami, tak, żeby kierowcy nie wyprzedzali przed przejściem dla pieszych i czy jest w ogóle możliwe zawężenie pasów ruchu.

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny powiedział, że jeśli chodzi o wiadukt to nie ma możliwości reagowania. Zawężenie pasów nie sprawdzi się w tym przypadku. Na wiadukcie można jedynie zlikwidować przystanki i przejścia dla pieszych. Kolejnym działaniem może być postawienie sygnalizacji świetlnej, jednak dopiero po przebudowie tego wiaduktu, gdyż teraz groziłoby to katastrofą budowlaną. Poza tym Straż Miejska postara się dokonywać kontroli, żeby ograniczyć zapędy przekraczania prędkości.

Podsumowując:

Wiadukt na ul. Przybyszewskiego w Łodzi czekają zmiany. W ciągu miesiąca, przejście dla pieszych na północnej nitce zostanie przeniesione tak, aby przechodzący byli bardziej widoczni. Na wiadukcie pojawi się też radar, który ma wpłynąć na prędkość, z jaką poruszają się samochody. Wiadukt na ul. Przybyszewskiego jest w tak złym stanie, że nie można ustawić tam sygnalizacji ani nowych latarni. Remont konstrukcji ma ruszyć w 2016 r.

Punkt 4.: Prezentacja metod uspokojenia ruchu.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek dokonał prezentacji metod uspokojenia ruchu w Gdańsku Wprowadzenie Programu Uspokojenia Ruchu opartego o strefy TEMPO-30 czyli takie, gdzie pojazdy poruszają się z maksymalną prędkością 30 km/h. Przyczyniło się między innymi do spadku liczby zabitych na ulicach i zmniejszenia ilości wypadków. Obecnie w Gdańsku ok. 47% sieci drogowej funkcjonuje z takim ograniczeniem prędkości przy łącznej długości ulic szacowanych na 890 km dróg publicznych. Innymi zastosowanymi metodami wymuszania na kierowcach spokojniejszej jazdy są progi zwane „poduszkami berlińskimi” lub „wyspowymi”.

Prezentowany materiał stanowi załącznik nr 4 do protokołu.

Faza pytań:

Przewodniczący Komisji zapytał, jak wygląda sytuacja po okresie wstępnym.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że po okresie wprowadzenia zmian - uwagi i negatywny odbiór się marginalizuje. Największym sojusznikiem byli mieszkańcy. Po tych pierwszych wdrożeniach, pozytywne postawy nie były takie oczywiste. Gdy docierało to do poszczególnych osiedli, mieszkańcy się przekonywali, że jest lepiej, spokojniej i ciszej.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy jest podzielony budżet na prowadzenie tej polityki poprawy bezpieczeństwa ruchu, czy budżet pochodzi z kilku źródeł.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, jeżeli by łączyć środki poszczególnych jednostek, które to realizują, wydatki mogą osiągnąć ok. 1 mln zł. Strefy tempo-30 odpowiadają pewnym obszarom.

Radny p. Mateusz Walasek zapytał, czy były przypadki dewastacji (wjechanie) lub zniszczenie.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że był taki przypadek, jednak przy pierwszych realizacjach nie ma, co się ludzi, że wszyscy optymistycznie podejść do zmian. Pierwszy program zrealizowano na stosunkowo dużym obszarze, bardzo reprezentacyjnym w okresie przedwakacyjnym (w czerwcu), gdyż duży udział kierowców będą stanowili turyści, którzy zwracają uwagę na znaki.

Jeżeli chodzi o podejście do pieszych, jako gospodarzy obszaru odnosi się do wszystkich osiedli.

Radny p. Mateusz Walasek zapytał, kto wprowadzał poprawki na sesji budżetowej.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że niektóre pozycje w budżecie są ogólne. Do Prezydenta Miasta docierano poprzez Radę Miejską.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, jak się udało na pasie o szer. 2,75 m zmieścić autobus, w Łodzi potrzeba na to 3,50?

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że przy takiej szerokości przy azylach i przy uspokojeniu ruchu nie ma problemu z mijaniem się autobusów. Jeżeli ruch autobusowy jest sporadyczny to wtedy pas większy niż 3 m jest za szeroki. Jednak Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku także jest zwolennikiem szerszych pasów.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała o konieczność instalowania oznaczenia pionowego i malowania poziomego, przy kontra-pasach.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że stosowana jest wykładnia opublikowana przez GDDKiA i Zespół ds. Rowerowych, która informuje, że nie ma konieczności oznakowania pasa ruchu wydzielonego znakami poziomymi. Podkreślił, że to nie jest jednoznaczne, gdyż obecnie te przepisy, które przygotowuje Ministerstwo w ramach najnowszych Rozporządzeń, jednoznacznie ma wskazywać, że nie ma takiego obowiązku.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, jaki jest największy obszar w strefie Tempo-30.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że reprezentacyjna część Śródmieścia jest w strefie Tempo-30.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała czy są wprowadzane takie rozwiązania gdzie odsuwa się od skrzyżowania przejście dla pieszych, wygradza wszystkie narożniki barierkami i wyznacza lewą stronę żeby było bezpiecznie.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że w strefach ulic o nie podstawowym charakterze są budowane na odwrót, przejścia dla pieszych są przyklejane do jezdni (przerwanie jezdni, chodnik ciągły na wyniesieniu, dodatkowo pojawiają się przystanki wiedeńskie, na jezdni, ale wyniesione w formie drogi).

Nie ma mowy o uspokojeniu miasta, jeśli nie będzie zapewniony transport publiczny.

Pan Marcin Hincz powiedział, że Gdańsk posiada 3 razy mniej tramwajów od Łodzi, zapytał, czy przed wprowadzeniem strefy Tempo-30 pojawiały się inwestycje w celu dodatkowego rozbudowywania transportu publicznego, czy w momencie podjęcia decyzji robienia tych stref transport publiczny był zmieniony.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że Gdańsk realizuje program inwestycyjny GPKM (Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej) i jest przygotowywana IV edycja, w ramach tego jest rozbudowywana sieć tramwajowa. Cały ruch tramwajowy skupia się w Śródmieściu, nowe rozwiązanie stanowi obejście tramwajowe dla Śródmieścia, łączy Gdańsk Południe z Gdańskiem Brześciem. Podkreślił, że nie łączyłyby rozbudowy komunikacji publicznej z uspokojeniem ruchu.

Radny p. Marcin Zalewski zapytał, czy między strefami uspokojonego ruchu przebiegają drogi z szybszym ruchem. W miejscach, gdzie ten ruch został uspokojony, tzw. mieszkalnych są połączone z siecią dróg z szybszym ruchem niż 30, gdzie te drogi z podwyższoną prędkością są usytuowane w perspektywie tych stref uspokojonego ruchu.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że podwyższony ruch to rząd 1-3%, cała reszta to ulice, gdzie jest 50 k/h. Ulice o wyższych

parametrach nie łączą się ze strefami uspokojonego ruchu. Formalnie obwodnica Trójmiastodroga expressowa nie jest elementem sieci miejskiej, natomiast funkcjonalnie jest jedną z podstawowych elementów powiązania trójmiejskiego.

p. Konrad Strzelecki czy zdarzają się przypadki, że zgłaszają się mieszkańcy ulicy? z prośbą o utworzenie azylu, żeby było bezpiecznej.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że takich wniosków jest bardzo dużo i są szczegółowo analizowane.

Co do progów spowalniających, wpływało kilkanaście zgłoszeń o ich likwidację i zdarzały się sytuacje, gdzie zostały zlikwidowane. Nie było problemu z odśnieżaniem ulicy z progami.

Radny p. Marcin Zalewski zapytał, jakie są zastosowania uspokajania ruchu w okolicach szkół.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że do każdej lokalizacji podchodzi się indywidualnie.

Radny p. Marcin Zalewski zapytał, jakie środki zostały przeznaczone początkowo w realizację tego programu.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że pierwszy projekt rowerowy Śródmieście – łącznie z promocją kosztował ok. 50.000 zł, natomiast stopniowo środki zaczęto zwiększać. Gdańskie rowerowe Śródmieście było bez fizycznych środków uspokojenia ruchu. Środki na obecne działania związane z uspokojeniem ruchu są dużo większe. Lepiej, żeby na obszarze 80% miasta poprawić bezpieczeństwo o 80% niż na obszarze 10% o 100%.

Pani Patrycja Wojtaszczyk zapytała, jak wygląda współpraca z Policją.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że wysoko ocenia współpracę, nie tylko pod kątem pracy (stricte) policyjnej, ale jako elementu kreującego pomysł na Gdańsk.

Pan Marcin Hincz zapytał, czy są badania, które wskazują, jak się te potoki ruchu zmieniły po wprowadzeniu tego tempa.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że jeżeli chodzi o wprowadzenie Tempa-30 to zmiana jest stosunkowo niewielka i stoją za nią działania infrastrukturalne na sieci. Póki co, ruch jest, ale założenia są takie, żeby był inny niż do tej pory. W Gdańsku jest ok. 570 pojazdów na 1000 mieszkańców.

Radny p. Mateusz Walasek zapytał, jak do tych instrumentów spowalniania ruchu podchodzi Straż i Pogotowie.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że w rejonie szpitala są w programie ..., są budowane azyle dla pieszych, jakieś zawężenia. Co do Straży Pożarnej został wybudowany układ poduszek Berlińskich.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała o kwestie odpowiedzialności za przyjęte rozwiązania, kto podpisuje zmiany w organizacji ruchu.

Kierownik Działu Inżynierii Ruchu w Gdańsku p. Tomasz Wawrzonek odpowiedział, że w Gdańsku zgodnie z upoważnieniem Prezydenta organem zarządzającym ruchem są wszyscy 3 dyrektorzy, sprawy są również opiniowane przez Komisję ds. Bezpieczeństwa i Organizacji Ruchu w skład, której wchodzi m.in. Policja.

Dodał, że Gdańsk przygotowuje do Ministerstwa pismo z prośbą o zmiany w przepisach dotyczących kształtowania przestrzeni przyjaznej, bezpiecznej, stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przewodniczący Komisji podziękował wszystkim za udział w Komisji.

Punkt 5.: Sprawy różne i wniesione.

Przewodniczący Komisji poinformował o pismach, które wpłynęły do Komisji.

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

Protokół sporządziła:

Sylwia Woźniak-Taczała

Przewodniczący
Doraźnej Komisji ds. Transportu

Bartosz Domaszewicz