

Protokół nr 2/I/15
posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu
Rady Miejskiej w Łodzi
które odbyło się 8 stycznia 2015 r.
w Urzędzie Miasta Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 104

I. Obecność na posiedzeniu

1. Członkowie Komisji

- stan..... 7
- obecnych..... 7
- nieobecnych..... 0

2. Zaproszeni goście – według listy

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

II. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Podsumowanie czterech lat od podpisania Karty Brukselskiej.
2. Informacja Prezydenta Miasta w zakresie planowanych konsultacji systemu komunikacji zbiorowej w Łodzi.
3. Szczegółowa informacja na temat zadania inwestycyjnego pn. *Rozbudowa al. Kościuszki od ul. Radwańskiej do al. Politechniki wraz z budową skrzyżowania al. Politechniki /ul. Wołowa*
4. Informacja na temat postępów w opracowaniu Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2014-2020
5. Sprawy różne i wniesione (m.in. informacja Zarządu Dróg i Transportu w sprawie ul. Wydmowej).

III. Przebieg posiedzenia

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

Zmieniony porządek obrad:

1. Przyjęcie protokołu nr 1/XII/14 posiedzeń Doraźnej Komisji ds. Transportu Rady Miejskiej w Łodzi.

2. Podsumowanie czterech lat od podpisania Karty Brukselskiej.
3. Informacja Prezydenta Miasta w zakresie planowanych konsultacji systemu komunikacji zbiorowej w Łodzi.
4. Szczegółowa informacja na temat zadania inwestycyjnego pn. *Rozbudowa al. Kościuszki od ul. Radwańskiej do al. Politechniki wraz z budową skrzyżowania al. Politechniki /ul. Wołowa*
5. Informacja na temat postępów w opracowaniu Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2014-2020
6. Sprawy różne i wniesione (m.in. informacja Zarządu Dróg i Transportu w sprawie ul. Wydmowej).

Punkt 1. Przyjęcie protokołu nr 1/XII/14 posiedzeń Doraźnej Komisji ds. Transportu Rady Miejskiej w Łodzi.

Protokół nr 01/XII/14 z dnia 18 grudnia 2014 r. został przyjęty jednomyślnie **4 głosami „za”**.

Punkt 2. Podsumowanie czterech lat od podpisania Karty Brukselskiej.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita poinformował, że w roku 2011 zanotowano 71,7 km dróg rowerowych, zostało dobudowanych jeszcze 5 km i wyznaczono 2 pasy rowerowe. Z upływem lat zakres prac był zwiększany – rok 2012 ponad 7 km nowych dróg pasów rowerowych. Łącznie było to pięć inwestycji m.in. na ulicach: Niciarnianej, Rudzkiej, Bandurskiego, Krzemienieckiej, Karolewskiej, Srebrzyńskiej i Biegunowej – drogi rowerowe. Natomiast pasy powstały m.in. na ul. Sterlinga, Kilińskiego, P.O.W., Żeligowskiego, skrzyżowanie Piotrkowska/Piłsudskiego. W roku 2013 powstało 12 km nowych dróg i pasów rowerowych, m.in. na ul. Przybyszewskiego, Rokicińska, Piłsudskiego, Aleksandrowska, Kusocińskiego, Wojska Polskiego oraz 14 nowych przejazdów rowerowych (w tym 3 bez sygnalizacji) i pasy rowerowe w ul. Lniana, Grabieniec i Żeligowskiego. W roku 2014 powstało 20 km nowych dróg i pasów rowerowych, wydano ponad 20 mln zł, m.in. Trasa Górna, ul. Inflancka, Zagajnikowa, al. Politechniki, Drewnowska, al. Unii, Rydz-Śmigłego, cd. Aleksandrowskiej, Rojna, Zgierska, Pabianicka i Armii Krajowej. Pasy rowerowe powstały na ul. Żeromskiego (od ul. Żeligowskiego do ul. Łąkowej), Maratońska i Sternfelda. W sumie w latach 2011-2014 powstało w mieście ponad 44 km nowych dróg i pasów rowerowych. Z innych rozwiązań infrastrukturalnych to są pętle indukcyjne do zliczania liczby rowerzystów (10 pętli), podpórki rowerowe na przejazdach z sygnalizacją, system automatycznej detekcji rowerzystów, ustalanie docelowych rozwiązań konstrukcyjnych, materiałowych, funkcjonalnych, estetycznych dla dróg rowerowych i chodników dla potrzeb osób niepełnosprawnych. Została również opracowana koncepcja przebiegu trasy eurodeo przez województwo Łódzkie (prowadzi od Skandynawii do Grecji). Certyfikacja, oznaczenie trasy jest przewidziane na rok 2019. Kolejnym elementem jest Łódzki Rower Publiczny, zgłoszony do Budżetu Obywatelskiego na 2014 - został rozszerzony i wpisany do Wieloletniej Prognozy Finansowej. ZDiT jest w trakcie przetargu, gdyż Krajowa Izba Odwoławcza uwzględniła odwołanie i w wyroku nakazała wykluczyć wykonawcę, który został wybrany. ZDiT oczekuje na wyznaczenie terminu rozprawy i rozstrzygnięcie Sądu.

W maju 2014 r. łódzcy rowerzyści konkurowali z innymi miastami europejskimi, oznaczając w aplikacji GPS swoje przejazdy w obrębie granic miasta - Miasto zajęło II miejsce (I miejsce – Warszawa, III miejsce – Rzym).

Poinformował, że została opracowana Strategia Rozwoju Sieci Dróg Rowerowych na lata następne, poddana konsultacjom społecznym, które były bardzo owocne i było zgłoszonych bardzo dużo uwag, w związku, z czym dłużej trwał proces opracowania Raportu z tych konsultacji. Raport jest już ukończony i oczekuje na podpis Prezydenta. Dokument ma na celu ułatwienie planowania prac na lata następne. Następne lata będą uzależnione od środków, jakie będą na ten cel przeznaczone. W projekcie budżetu na rok 2015 jest zapisana kwota 5 mln zł. Wspomniał również, że przy wszystkich innych inwestycjach dotyczących przebudowy dróg i fizycznych możliwościach nowe drogi rowerowe powstają. Podobnie jak jest wykonywana na ul. św. Teresy, dodatkowo będą wyznaczone pasy rowerowe w ul. Traktorowej (na odcinku od św. Teresy do Aleksandrowskiej).

Przewodniczący Komisji poinformował, że dokładnie 4 lata temu (w dniu 11.01.2010 r.) Prezydent Miasta wzięła na siebie zobowiązanie do zrealizowania celów Karty Brukselskiej. Wspomniał, że Łódź jest jednym z trzech miast w Polsce, które tą kartę podpisało (Gdańsk i Kraków). Jednym z elementów tej Karty pkt. 6 jest współpraca ze środowiskiem rowerowym. W ramach realizowania tego punktu poprosił o prezentację Środowiska Rowerowego.

Pan Hubert Barański reprezentujący Środowisko Rowerowe poinformował, że rowerzyści są normalnymi łódzianami, którzy chcą dojechać do pracy, szkoły bądź na zakupy rowerem. Jest coraz lepiej. Inwestuje się w drogi rowerowe, gdyż rowerzystów jest coraz więcej. Coraz więcej miast docenia to, że nawet kilka procent chce jeździć rowerem. Zapewnił, że drogi dla rowerów się opłacają z punktu widzenia ekonomicznego również, gdyż kompleksowa sieć dróg dla rowerów w Łodzi to około 200 mln zł. Podsumowując Kartę Brukselską podkreślił, że nie zauważył, aby wymienione w niej punkty były respektowane i przestrzegane. Po pierwsze ZDiT od kilku lat nie przeprowadza żadnych badań o ilości przemieszczających się osób i jakim środkiem transportu. Studium Transportowe nie uwzględnia w ogóle transportu rowerowego, jako środek transportu, nawet sezonowy. Nie ma informacji o zmniejszeniu ryzyka wypadków, opracowań systemu parkingów rowerowych. Poinformował, że były duże oczekiwania łódzian w Budżecie Obywatelskim - 29 projektów rowerowych zebrało ponad 45 tys. głosów. Mimo, że niektóre drogi dla rowerów uzyskały duże wyniki, a jednak nie są realizowane, gdyż brakuje środków w Budżecie Obywatelskim. Podczas konsultacji w sprawie Budżetu Miejskiego na 2015 r. ponad połowa zgłoszonych do budżetu wniosków dotyczyła zwiększenia środków na drogi dla rowerów, a odpowiedź brzmiała – nie ma środków. W rankingu miast rowerowych, Łódź spadła na 17 miejsce (przed np. Radomiem, Elblągiem, Słupskiem), a chętnych na korzystanie z roweru jest znacznie więcej niż 4 lata temu. Jediną Instytucją zajmującą się edukacją rowerową jest WORD (Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego), który jako pierwszy w Polsce rozpoczął szkolenia osób dorosłych. Niestety, szkoleniami osób nieletnich nikt się nie interesuje. W ulicach o słabym natężeniu ruchu można skanalizować ruch rowerowy, odciążając duże arterie, po których jest niebezpiecznie jeździć. W Łodzi jest tylko jedna strefa Tempo30 – na Radiostacji. Powinny być zamontowane tzw. liczniki rowerowe. Ze środków unijnych ZDiT chciał ustalać dofinansowanie w wysokości 235 mln zł, niestety ta propozycja upadła. Podsumowując w Łodzi jest w sumie ponad 130 km dróg dla rowerów, ale tylko 5 % ulic jest dostosowanych do ruchu rowerowego. Niestety nie ma ani jednej granicy miasta, do której można dojechać rowerem z Centrum miasta, ani jednego osiedla, do którego można na przeciwległy kraniec miasta przejechać rowerem po drodze dla rowerów.

Faza pytań

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak stwierdził, że nie ma komfortu jazdy na niektórych ulicach, szczególnie tych przelotowych - drogach krajowych, uważa, że jest tutaj potrzebny program rozbudowy dróg rowerowych i pasów rowerowych tak, aby można by ten ruch rowerowy pokierować między osiedlami oraz dzielnicami Łodzi. Powstało dużo dróg rowerowych, ale widać, że jeszcze brakuje określonych elementów. Warto by stworzyć taki program, aby pokazać któreś te szlaki rowerowe były pokierowane.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że program już był poddawany konsultacjom. Zapewnił, że w niedługim czasie będzie opublikowany. Poinformował także, że zostało podpisane Porozumienie z Fundacją FENOMEN odnośnie realizacji wspólnego działania, do którego Fundacja pozyskuje dodatkowe fundusze z UE, mające na celu wybór trzech obszarów na terenie Miasta i opracowaniu dla tych obszarów: tzw. strefy uspokojonego ruchu. To zadanie będzie realizowane w roku 2015 wspólnie z Fundacją FENOMEN.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak powiedział, że w Łodzi powstały pierwsze szkolenia dla dorosłych rowerzystów, niestety nie cieszyły się dużym zainteresowaniem wśród rowerzystów. Zapytał, czy miasto w ramach promocji polityki rowerowej b przewiduje organizację bezpłatnych szkoleń dla dorosłych rowerzystów.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że ZDiT nie dysponuje kadrą wyspecjalizowaną w tym zakresie, należałoby zatrudnić firmę zewnętrzną, która też kosztuje. W ramach programu BRD będzie powołana Miejska Rada Bezpieczeństwa Drogowego, która powinna zająć się tym tematem i wskazać rozwiązanie w tym zakresie. Kwestia szkolenia nie powinna zależeć i należeć do kompetencji Zarządu Dróg i Transportu.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy ewentualne środki z rezerwy celowej na realizację Miejskiego Programu Poprawy Ruchu Drogowego umożliwiają prowadzenie tego typu działań. Stwierdził, że poprawa bezpieczeństwa jest możliwa tylko wtedy, kiedy ta edukacja dotyczy rowerzystów i kierowców równocześnie.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że tego typu działania promocyjne, szkoleniowe można finansować z tzw. kapslowego.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, ile jest w mieście km dróg jednokierunkowych i na ilu tych km można wprowadzić, zgodnie z realizacją Karty Brukselskiej, kontraruch dla rowerzystów.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że nie pamięta ile jest km dróg jednokierunkowych. Wyjaśnił także, że Zarząd Dróg i Transportu nie powinien być jednoosobowo odpowiedzialny za prowadzenie szkoleń i zaproponował, aby tą kwestią zajęła się Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w skład, której wchodzi przedstawiciele innych służb bardziej merytorycznych niż ZDiT.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, kto będzie należał do tej Rady zgodnie z zarządzeniem Prezydenta Miasta.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że przedstawiciele wszystkich środowisk zainteresowanych.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, dlaczego nie są wprowadzane strefy uspokojonego ruchu. To jest podstawowe narzędzie do zwiększenia ilości ruchu rowerowego zamiast ruchu samochodowego.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że kiedy realizacja programu pilotażowego się zaczęła były dość duże opory mieszkańców osiedla objętego tym programem, np. problemy z wkopaniem znaków drogowych. Podkreślił, że mimo przeprowadzenia konsultacji z mieszkańcami (oraz spotkania z Radą Osiedla) nie wszyscy opowiedzą się za proponowanymi rozwiązaniami. Obecnie jest porozumienie odnośnie 3 kolejnych obszarów, które będą sukcesywnie opracowywane. System Transportowy nie składa się tylko ze stref uspokojonego ruchu to jest jedynie jego element. Aby wprowadzić te strefy muszą być spełnione inne uwarunkowania, trzeba umożliwić poruszanie się wszystkim uczestnikom ruchu. Podkreślił, że inwestycje infrastrukturalne w miastach podawanych za przykład (Gdańsk) zostały zrealizowane lub są w końcowej fazie.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, co tworzy korki w mieście w okresie dużych inwestycji. Stwierdziła, że im większe inwestycje są prowadzone to powinno się wspierać inne rodzaje przemieszczania się po mieście, m.in. rowery i komunikację publiczną.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że wiele elementów wpływa na tworzenie się korków. Jeżeli chodzi o komunikację publiczną to funkcjonuje komunikacja zastępcza. Prowadzone inwestycje powodują również utrudnienia w komunikacji z tego względu, że w dużym zakresie są przebudowywane ciągi komunikacyjne, po których ta komunikacja się porusza. Zakończenie dużych inwestycji spowoduje polepszenie komunikacji. Dalszy rozwój infrastruktury rowerowej pozwoli na to, że udział mieszkańców korzystających z transportu zbiorowego, czy infrastruktury rowerowej będzie wzrastał i spowoduje lepsze udrożnienie miasta i pozwoli na wprowadzenie tych elementów uspokojenia, które można wprowadzić. Pewne nowe elementy układu drogowo-ulicznego, po których również porusza się komunikacja musi powstać żeby tego typu strefy można było w ich obrębie wyznaczyć.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, jakie udogodnienia dla rowerzystów zostały wprowadzone na czas tych wielkich inwestycji.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że jako pierwsze miasto w Polsce wykonano objazdy rowerowe na czas prowadzonych inwestycji.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała przedstawicieli Fundacji Fenomen, jak oceniają wprowadzone zmiany dla rowerzystów, czy osiągnięto zamierzony efekt.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita wyjaśnił, że w ciągu Trasy W-Z droga była zamknięta ze względu na prowadzenie prac remontowych w tych miejscach.

Pan Hubert Barański reprezentujący Środowisko Rowerowe (Fundacja Normalne Miasto FENOMEN) potwierdził, że Łódź, jako pierwsza w Polsce wyznaczyła 2 objazdy rowerowe, ale ogólnie nie traktuje się rowerzystów, jako uczestników ruchu. Niektóre rzeczy są sporadycznie robione, ale nie kompleksowe i systemowe działania.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, czy są nowo-wybudowane drogi dla rowerów, czy pasy rowerowe, które są wykonane prawidłowo.

Pan Hubert Barański reprezentujący Środowisko Rowerowe (Fundacja Normalne Miasto FENOMEN) potwierdził, że są.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak powiedziała, że w 2011 r. została podpisana Karta Brukselska, a Prezydent Miasta zobowiązała do realizacji tej Karty, zapytała dyrektora ZDiT, jak wyglądały przygotowania do jej realizacji, co zostało wykonane.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita poinformował, że prace nad strategią rozpoczęły się rok temu, została opracowana i zakończona.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zwróciła się do przedstawicieli Policji z pytaniem, czy Zarząd Dróg i Transportu poprosił o opinię w sprawie wprowadzenia kontra-ruchu na ulicach jednokierunkowych w Łodzi.

Przedstawiciel KMP odpowiedział, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury Policja opiniuje projekty organizacji ruchu na drogach powiatowych, krajowych i wojewódzkich na terenie miasta Łodzi. Ulice innego typu mogą być wykonywane bez opinii Policji.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski powiedział, że nie wszędzie jest potrzebne budowanie drogi rowerowej, a w wielu miejscach jest możliwość wykorzystania, jako ciągu pieszo-rowerowego istniejących szerokich chodników, tam gdzie jest niewielki ruch pieszy, czy takie analizy były prowadzone.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że jest to możliwe w wielu przypadkach, należy jednak wziąć pod uwagę, że wiąże się to z faktem takim że tego typu ciągi przechodzą również przez przecinające ten ciąg przecznice. Należy wówczas wykonać przebudowę sygnalizacji (jeżeli taka jest), zmienić program tej sygnalizacji, dokonać obniżenia krawężników.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski zapytał, jakie działania są podejmowane w celu obrony dróg rowerowych przed pieszymi. Poprosił o wyniki zdarzeń.

Przedstawiciele KM Policji oraz Straży Miejskiej poinformowali, że w zadaniach, gdy ścieżka rowerowa łączy się z chodnikiem, każdy funkcjonariusz ma obowiązek reagowania na łamanie przepisów przez ich użytkowników.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski zapytał, jakie są pomysły, żeby tworzyć parkingi rowerowe, np. przy budynkach uczelni wyższych, szkołach, itp.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że nie przy każdym tego typu obiekcie miasto dysponuje terenem, na którym może zorganizować parking. Takie parkingi mogą organizować we własnym zakresie te jednostki, do których użytkownicy docierają na rowerach.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski zaproponował, aby zorganizować parkingi(wiaty) w kilku punktach ze środków miejskich i na miejskich terenach w celu zachęcenia tych, którzy prowadzą takie instytucje.

Przewodniczący Komisji zaproponował, aby w akcję zaangażować Wydział Edukacji, który ma możliwość występowania o różne środki zewnętrzne i mógłby taki program parkingów przy szkołach przygotować. Zaproponował wystosować takie pismo do Wydziału Edukacji z pytaniem czy takie działania planuje, czy są w stanie oszacować ich koszt, znaleźć miejsca.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak zapytał, czy istnieje pomysł na budowę parkingów rowerowych w Łodzi.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że przy węzłach końcowych Trasy W-Z będą takie parkingi zorganizowane. W przypadku dworców: Łódź – Kaliska cały obszar przy dworcu jest własnością Kolei, Łódź – Widzew oraz Łódź – Chojny duża część terenu należy do Kolei i brak jest też wspólnych inwestycji, ażeby taki parking

zorganizować. W przypadku nowobudowanego dworca jest zaplanowany duży parking rowerowy.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak powiedziała, że jeżeli są plany budowy parkingów przy szkołach to należy sprawdzić, czy dzieci będą w stanie dojechać na rowerze do szkoły bezpiecznie ścieżką rowerową.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski oczekiwałby, żeby takie miejsca były przy szkołach, gdzie uczniowie dojeżdżają z większej odległości (licea, wyższe uczelnie).

Pan Hubert Barański reprezentujący Środowisko Rowerowe (Fundacja Normalne Miasto FENOMEN) powiedział, że jeżeli chodzi o szkoły to Wiceprezydent K. Piątkowski wysłał do szkół ankietę z pytaniem, ilu uczniów chciałoby w danej szkole przyjeżdżać rowerami do placówki, okazało się, że na terenie całego miasta jest ok. 3 000 dzieci, które by chciały przyjeżdżać rowerami, a nie mają go gdzie zatrzymać. Są to uczniowie z różnych placówek: szkoła podstawowa, gimnazja, jak i licea.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy w budżecie na 2015 r. jest szansa na przeprowadzenie badania, które pokaże, na jakim miasto jest etapie w udziale transportu rowerowego w całości transportu.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że zostanie przeprowadzone takie badanie w okresie wiosennym.

Przewodniczący Komisji zwrócił się do przedstawicieli Policji z pytaniem o statystyki wypadków z udziałem rowerzystów oraz ilości kradzieży. Poprosił o wykaz za 4 lata.

Przedstawiciel KMP odpowiedział, że z roku na rok liczba ofiar wśród rowerzystów rośnie, jest to związane z większą liczbą uczestników ruchu.

Przewodniczący Komisji stwierdził, że często uwagi, jeżeli chodzi o całość problemu transportu rowerowego są kierowane do Dyrektora ZDiT i dotyczą spraw niekoniecznie związanych z działalnością ZDiT, co wynika z oczywistego faktu, że po kilku latach nadal nie ma osoby, która zajmowałaby się tym problemem interdyscyplinarnie.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski dodał, że przy szukaniu czynników, które ograniczają popularność roweru, jako środka komunikacji należy dostrzegać to, że podstawową barierą jest brak miejsc do przechowywania rowerów także w miejscu zamieszkania.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak powiedziała, że skoro Miasto jest sygnatariuszem Karty Brukselskiej, to realizacja zapisów tej Karty powinna wpisywać się również w Studium Transportowe. Zwróciła uwagę na to, że Komisja powinna się zwrócić do Zarządu Dróg i Transportu o uzupełnienie Studium Transportowego o transport rowerowy.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita nie zgodził się z tą propozycją, gdyż w Studium znajduje się element rowerowy. Podkreślił, przy tym, że Studium Systemu Transportowego nie odnosi się do Karty Brukselskiej.

Przewodniczący Komisji zaproponował stanowisko, w którym Komisja szczególnie odwoła się do elementu związanego z edukacją oraz wskazania konieczności zintegrowania działań w ramach całego Urzędu i aktywizacji innych jednostek, nie wyłącznie Zarządu Dróg i Transportu w ramach realizacji celu Karty.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zaproponowała, aby w stanowisku znalazła się opinia Komisji dotycząca realizacji zapisów Karty Brukselskiej nie tylko w ramach nowych inwestycji drogowych, ale również w zakresie łączenia odcinków w sieć udogodnień dla rowerzystów.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita wyjaśnił, że w samej Strategii jest sieć, która docelowo ma powstać.

Punkt 2.: Informacja Prezydenta Miasta w zakresie planowanych konsultacji systemu komunikacji zbiorowej w Łodzi.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita poinformował, że jeżeli chodzi o kwestię konsultacji planu Rozwoju Transportu Publicznego będą realizowane w formie otwartych spotkań z mieszkańcami, które będą realizowane w poszczególnych rejonach miasta. Tych spotkań będzie ok. 10, rozpoczną się po feriach zimowych (II połowa lutego, wtorki-czwartki w godz. 18-20, w szkołach bądź domach kultury). Spotkania będą poprzedzone akcją informacyjną na ten temat. Przedmiotem konsultacji będzie plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego, zbieranie opinii i propozycji w zakresie proponowanych rozwiązań w projekcie wraz ze stworzeniem jego ostatecznej wersji i zebranie opinii i propozycji w zakresie reorganizacji siatki połączeń układu linii tramwajowej i autobusowej. Na konsultacje będą przygotowane propozycje – 3 warianty. Wszystkie uwagi będą sprawdzone, czy mogą być uwzględnione.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak powiedziała, że będzie określona pula przeznaczona na Transport Zbiorowy w ramach, której można się z tą reorganizacją poruszać. Zapytała, czy to będzie pula coraz większa i czy w związku z tym przedmiotem konsultacji będzie np. lokalizacja nowych przystanków i modernizacja starych.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że jeżeli chodzi o modernizację, to w projekcie budżetu na 2015 r. znajduje się zadanie takie jak: poprawa infrastruktury przystankowej. Zapewnił, że będzie to realizowane. Zarząd Dróg i Transportu opracowując ten plan, musi się poruszać w ramach istniejących dokumentów.

Przewodniczący Komisji powiedział, że gdy będą te warianty przedstawiane i pojawią się wnioski mieszkańców, które będą powodowały, że wedle woli mieszkańców jest to brakująca określona kwota, to elementem wyniku takich konsultacji może być wskazanie, że wg mieszkańców jest to za mało środków.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny wyjaśnił, że jedno to jest określenie częstotliwości kursowania pojazdów, określenia głównych linii, jakie mają ich częstotliwości, co wpływa na koszt. Wymagania mieszkańców będą różne.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, czyli celem Planu nie jest zwiększenie ilości pasażerów, zwiększenie ilości przewozów...

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że taki jest cel Planu, natomiast realizacja nie może polegać na spełnianiu oczekiwań każdego. W tych przygotowanych projektach jest uproszczenie systemu i przystosowanie do potrzeb mieszkańców.

Przewodniczący Komisji poprosił o dostarczenie do Komisji informacji o szczegółach dotyczących konsultacji.

Punkt 3.: Szczegółowa informacja na temat zadania inwestycyjnego pn. Rozbudowa al. Kościuszki od ul. Radwańskiej do al. Politechniki wraz z budową skrzyżowania al. Politechniki /ul. Wołowa

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita poinformował, że jeżeli chodzi o to zadanie, to zostało podzielone na dwa etapy. Przebudowa była planowana od lat. Przez wiele lat ulica kończyła się ślepo na ul. Żwirki, co powoduje znaczne zaburzenia części miasta. Od lat planowano w różnych konfiguracjach i różnym wejściem w ul. Wólczańską, w konsekwencji powstał projekt, jaki został opracowany, tj. przedłużenie na wprost z wejściem w ul. Wólczańską na wysokości ul. Potza. Pierwotnie plany były takie, że przedłużenie al. Kościuszki kończy się na ul. Wólczańskiej. Powstały dodatkowe uwarunkowania związane z tym, co w okolicy występuje i co będzie funkcjonowało. Pojawił się list intencyjny, który został skierowany do Miasta, podpisany przez trzy jednostki: Międzynarodowe Targi Łódzkie, Fabryka Biznesu i Politechnika Łódzka. Wymienione instytucje uznały za zasadne dokonanie tej rozbudowy wraz z podłączeniem pod al. Politechniki i budowę nowego skrzyżowania na wysokości ul. Wołowej, która teraz nie dochodzi do al. Politechniki, ale będzie doprowadzona na koszt Fabryki Biznesu. Kolejną kwestią było Porozumienie z października 2010 r. podpisane przez Miasto z Fabryką Biznesu zobowiązania po stronie Miasta do przebudowy al. Politechniki (pomiędzy ul. Radwańską, a ul. Wróblewskiego wraz z budową skrzyżowania z al. Politechniki z ul. Wołową). Konsekwencją tego wszystkiego było po wprowadzeniu zmian do budżetu Miasta i Wieloletniej Prognozy Finansowej we wrześniu 2014 r. podpisanie już umowy realizacyjnej z Fabryką Biznesu, co nastąpiło już we wrześniu 2014 r., w której są określone daty realizacji poszczególnych etapów inwestycji. Do końca września 2016 r. – skrzyżowanie wraz z budową nowych przystanków tramwajowych będzie zakończone. W związku z powyższym został ogłoszony przetarg, w dniu 7 stycznia br. zostały złożone 4 oferty, wszystkie mieszczą się w środkach WPF i budżecie na realizację tego zadania. Jeżeli chodzi o odcinek pomiędzy ul. Stefanowskiego a al. Politechniki to będzie to droga po jednym pasie w każdą stronę, w przypadku dużych imprez targowych będzie zamykana dla ruchu ogólnego. Jest przewidziane skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną tak, żeby studenci mogli bezpiecznie się poruszać oraz komunikacja uwzględniająca wszystkie elementy, które są konieczne (piesza, rowerowa). Inwestor (Fabryka Biznesu) buduje ul. Wołową na odcinku od al. Politechniki do istniejącej ul. Wołowej i przebudowuje ją do ul. Rembielińskiego oraz fragment chodnika i drogi rowerowej w pasie drogowym na al. Politechniki na wysokości ich terenu. Natomiast Miasto realizuje samo skrzyżowanie. Jest poparcie dla tego projektu i chęć żeby powstał, co pozwoli na lepsze skomunikowanie uczelni, a przy okazji poprawić infrastrukturę ul. Stefanowskiego.

Przewodniczący Komisji zapytał, jaki jest udział finansowy inwestora w budowie drogi na ul. Wołowej, proporcje całej inwestycji Miasto-privatny inwestor.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita poinformował, że ul. Wołowa jest nową ulicą, (na pewnym fragmencie nie istnieje) do wybudowania od nowa i koszty w pełnym zakresie ponosi inwestor. Po wybudowaniu ulica wraz z gruntem zostanie przekazana nieodpłatnie na rzecz Miasta.

Przewodniczący Komisji powiedział, że w 2008 r. Miasto zamówiło wykonanie dokumentacji na przedłużenie al. Kościuszki, od ul. Radwańskiej do ul. Pabianickiej za kwotę 689 tys zł, zapytał czy obecny projekt jest kompatybilny z tamtą dokumentacją.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że nie, gdyż projekt z 2008 r. zakładał rozbudowę ul. Wólczańskiej, łącznie z ingerencją w teren Seminarium. Omawiany projekt nie ingeruje w żaden sposób w te tereny.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak wyraziła zaskoczenie tym, że Politechnika chciała przebudowy skrzyżowania i przedłużenia tej ulicy, a nie przejścia przy akademikach, zapytała czy tego nie było w tym liście intencyjnym i z którego był roku.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że list był podpisany w 2009 r. W liście intencyjnym jest mowa o zbliżeniu komunikacji publicznej do Politechniki (akademiki).

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, czy znikną elementy obecnie występujące na al. Politechniki.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że nie.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, czy nie można było skorzystać z poprzedniego projektu etapując prace, tj. realizując tylko etap dotyczący tej przebudowy...

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że poprzedni projekt jest dawno stracił ważność. Nie można przedłużyć ważności projektu, można jedynie projekt zaktualizować, dostosowując go do obecnych przepisów.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski poprosił Dyrektora ZDiT o odczytanie listu intencyjnego.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita poinformował, że najistotniejsze postanowienia, które są zawarte w tym liście to niżej podpisani wnoszą o ustanowienie inwestycji celu publicznego polegającego na: przebudowie układu drogowego ulicy al. Politechniki w rejonie pomiędzy ul. Radwańską i ul. Wróblewskiego, budowie skrzyżowania al. Politechniki z ul. Wołową i skomunikowaniu nowego układu komunikacyjnego z obiektami Międzynarodowych Targów Łódzkich (czytaj MTŁ) i obiektami Politechniki Łódzkiej oraz Fabryki Biznesu zgodnie z porozumieniem Prezydenta Miasta Łodzi z 4 czerwca 2008 r. w sprawie uzgodnienia projektu decyzji o warunkach zabudowy dla inwestycji budowy Centrum Handlowo-Biurowo-Usługowo-Rekreacyjnego tj. SUKCESJA w rejonie nieruchomości al. Politechniki 5b i 5, wjazdów i zjazdów z dróg publicznych do nieruchomości objętych programem inwestycyjnym, budowie dróg rowerowych i szlaków pieszych - objęcie ww. obszaru komunikacją publiczną. List intencyjny został podpisany przez Prezes Zarządu Międzynarodowych Targów Łódzkich, Rektor Politechniki Łódzkiej i Prezes Zarządu Fabryki Biznesu.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski zapytał, czy ten list intencyjny wyznacza drogę przecinającą teren MTŁ.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że ta droga nie przecina niczego tylko komunikuje i w przypadku imprez będzie zamykana dla ruchu, zarówno od strony al. Politechniki jak i od strony ul. Stefanowskiego z możliwości wjazdu w nią tylko docelowych wjazdów do samych Targów, dla określonych użytkowników. Cała reszta uczestników ruchu w tym okresie czasu imprez targowych będzie musiała skręcić w ul. Wólczańską, nie będzie mogła przejechać na wprost. Będzie to stałe zamknięcie za pomocą zapór.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski powiedział, że z Listu intencyjnego w ogóle nie wynikał fakt przeprowadzenia, przecięcia terenów targowych drogą o dość dużym natężeniu ruchu, po drugie – to nie jest List intencyjny, który określał inwestycje, która dziś jest

wpisana do programu Wieloletniej Prognozy Finansowej o przedłużeniu al. Kościuszki. Właściwie głównym projektem, który został przedstawiony w 2014 r. jako projekt dotyczący ważnego faktu historycznego po iluś latach wydłużenia od ul. Radwańskiej do ul. Wólczańskiej – al. Kościuszki – nie został zrealizowany. Nie ma żadnej perspektywy, nawet najbliższych latach, bo kwota, która została zapisana jest kwotą tylko i wyłącznie przeznaczoną na skrzyżowanie al. Politechniki z ul. Wołową. O ile nie można kwestionować tego, że takie skrzyżowanie w przyszłości powinno powstać, to skrzyżowanie nie jest priorytetem komunikacyjnym miasta i nigdy jego intencją nie było przecinanie terenów targowych. Można się zgodzić, że kwota 7 mln zł wystarczy na rozpoczęcie pierwszy punkt i wydłużyć ul. Kościuszki do ul. Wólczańskiej, byłoby to racjonalne działanie. Wprowadzanie i odwrotne wykorzystywanie Listu intencyjnego, gdzie Politechnika kompletnie nie jest zainteresowana przecinaniem terenów targowych, a tereny targowe tym bardziej nie są zainteresowane tym, żeby niszczyć przestrzeń, która była tam budowana przez lata poprzez kolejne obiekty, które tam powstawały,. W związku z czym jest to kompletnie niezasadne i właściwie ten zabieg, to było takie oszukanie radnych i opinii publicznej, że się wydłuża al. Kościuszki, a tak naprawdę robi się inwestycję pod kątem tylko i wyłącznie SUKCESJI, bo nawet Politechnika niewiele z tego korzysta. Porozumienie, które było wówczas zawierane dotyczyło innych spraw związanych z tym, że powstawało centrum i cały ten kompleks miał być skomunikowany tak, żeby było łatwe dojście do obszarów Politechniki, zwłaszcza od ul. Wróblewskiego. Zostało to na razie odłożone na bok i jest to po prostu realizacja inwestycji, która, jeżeli jakiegokolwiek miały być włożone środki publiczne, to po tym jak można będzie pozyskać środki zewnętrzne z uzasadnieniem jakiegoś rozwoju gospodarczego, efektów, które dadzą się uzasadnić i opisać po to, żeby pozyskać środki zewnętrzne. Przy takiej skali potrzeb miasta odwracanie tej hierarchii, kolejności jest kompletnie nieuzasadnione i sprzeczne z interesem publicznym. W momencie uzyskania informacji, że jest tylko i wyłącznie skrzyżowanie, które ma spowodować utratę wartości terenów targowych i w zasadzie niezrealizowanie głównego celu, czyli przedłużenie al. Kościuszki – ten przetarg powinien być natychmiast przerwany. Zwrócił się z prośbą, aby wstrzymać postępowanie przetargowe z pełnym uzasadnieniem, ze względu na to, że nie jest tutaj realizowany cel publiczny, a nawet jest sprzeczny z celem publicznym, ponieważ dochodzi do istotnych strat materialnych z punktu widzenia miasta, zwłaszcza, jeśli chodzi o tereny targowe. Zwrócił się z propozycją, aby ten List intencyjny opublikować i zapytać tych, którzy się pod nim podpisali, czy taka była ich intencja. Uważa, że nie.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita powiedział, że pytał Kanclerza Politechniki i zgodził się z tym. Wyjaśnił, dlatego jest to zadanie tak realizowane, należy wziąć pod uwagę Porozumienie, które było w 2010 r., które było konsekwencją tego Listu intencyjnego i realizację tego Porozumienia, z którego wynikają określone obowiązki stron i, które później zostały uszczegółowione w tej umowie realizacyjnej z 2014 r., która jest następstwem tego Porozumienia z roku 2010. Po poprzedniej Komisji przekazano do zaopiniowania przez radcę prawnego kwestii, czy rozwiązania umowy realizacyjnej lub porozumienia wcześniejszego, czy unieważnienia postępowania. Opinia prawna jednoznacznie stwierdza, że w świetle okoliczności, które wynikają z tych wszystkich dokumentów, brak jest podstaw jakiegokolwiek do odstąpienia zarówno od porozumienia z 2010 r. i umowy z września 2014 r. oraz unieważnienia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na podstawie art. 93 ust. 1 pkt 6 Ustawy Prawo zamówień publicznych. Nie można w każdym momencie takiego postępowanie tak po prostu unieważnić tylko muszą zaistnieć konkretne przesłanki (3 równocześnie) i żadna z nich nie zachodzi. Przerwanie z jakiegokolwiek inny sposób tego postępowania jest niezgodne z przepisami Prawo zamówień publicznych. Ogłaszając to postępowanie przetargowe w październiku 2014 r.

istniało pełne prawo do tego, żeby takie postępowanie ogłosić. W związku z powyższym, jeżeli teraz takie prawo zostałyby odebrane, to następnego dnia po odebraniu tego prawa należałoby zgłosić doniesienie do Prokuratury na osoby te, które to prawo odebrały.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski zapytał, do czego zobowiązywało porozumienie z 2010 r.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że zobowiązywało do realizacji poszczególnych zakresów prac zarówno miasto, jak i inwestora. Zobowiązanie Inwestora było do budowy ul. Wołowej, natomiast – Miasto do przebudowy al. Politechniki dotycząca przebudowy skrzyżowania pomiędzy ul. Radwańską, Wróblewskiego, wraz z budową skrzyżowania z ul. Wołową. To jest obecnie realizowane.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski zapytał, czy to jest priorytet, nie wydłużenie al. Kościuszki.

Przewodniczący Komisji wyjaśnił, że List intencyjny jest pomiędzy trzema podmiotami – bez Miasta – to był szeroki program, którego elementem jest doprecyzowanie tego w ramach porozumienia w roku 2010, w konsekwencji Umowa zawarta w roku 2014 i prowadzona inwestycja.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita uzupełnił, że w roku 2014, gdy zadanie było to wprowadzane pod obrady Rady Miejskiej i też było prezentowane, jako I etap przedłużenia al. Kościuszki. W 2015 r. Zarząd Dróg i Transportu będzie występował o wpisanie do projektu budżetu na lata następne realizacji dalszego ciągu. Realizacja w roku 2015 r. tego zakresu prac wynika z zobowiązań porozumienia z roku 2010, gdzie ten zakres miał być wykonany w tożsamym czasie, kiedy będzie zakończona inwestycja prywatna i uruchamiana.

Radny p. Mateusz Walasek powiedział, że w tym liście intencyjnym jest przywołany dokument, który dotyczy uzgodnienia warunków zabudowy dla Centrum, w którym była wskazana konieczność budowy tego skrzyżowania.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita uzupełnił, że jest to konieczność wynikająca z właściwej obsługi komunikacyjnej. Jeżeli nie doszłoby do budowy tego skrzyżowania ul. Wołowa nie będzie miała wlotu, gdyż istniejący układ nie jest możliwy...

Radny p. Mateusz Walasek stwierdził, że obsługa musiałaby odbywać się od strony ul. Inżynierskiej ...

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski poprosił o udostępnienie tekstu listu intencyjnego oraz wszystkich z tym związanych dokumentów (porozumienia z 2010 r.). Jeżeli z tych dokumentów wynika, że Politechnika życzyła sobie przeprowadzenia drogi przez tereny targowe to prosi o możliwość zapoznania.

Przewodniczący Komisji zrozumiał, że Rektor życzył sobie 10-15 tez zawartych w pierwszym liście intencyjnym, wśród których było również to rozwiązanie.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski stwierdził, że w ogóle nie było rozwiązania wprowadzenia drogi przez tereny targowe. Co innego skrzyżowanie na al. Politechniki z ul. Wołową, gdzie potencjalnie można wprowadzić ewentualnie wjazd na tereny parkingowe wokół Targów, a co innego przeprowadzić drogę i przeciąć drogą tereny targowe. To, że

można prowadzić taką inwestycję, gdy się posiada na to środki, ale nigdy – przy założeniu, że będzie przecinał tereny targowe. Uznał, że interes publiczny tutaj został naruszony, dlatego, że wykorzystano maskownicę pt. wydłużenie al. Kościuszki do tego by nadać priorytet inwestycji, która jest niepotrzebna i żadne z tych porozumień nie obliguje do tego, że to jest obowiązek wykonania na rzecz Sukcesji takiej drogi.

Przewodniczący Komisji powiedział, że w 2010 r. obliguje.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita zapewnił, że nie obliguje cokolwiek na wykonanie tego fragmentu drogi jakiegokolwiek porozumienie, natomiast to, że akurat taka droga jest wykonana, natomiast fragment drogi pomiędzy al. Politechniki, a ul. Stefanowskiego wynika z analiz.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski zapytał dyrektora ZDiT, co rozumie przez ślepą drogę. Jeżeli doprowadzenie al. Kościuszki do ul. Wólczańskiej jest zaślepieniem, to w ogóle, po co robić... Czy dojście do al. Politechniki, do ul. Wólczańskiej to jest zaślepienie?

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że nie jest zaślepienie, natomiast ten odcinek również pozwala na lepsze wewnętrzne skomunikowanie tych wszystkich terenów i w tej sprawie, opracowując taki plan, wypowiadali się fachowcy. Takie wytyczne były ustalane również wspólnie, zarówno z Miejską Pracownią Urbanistyczną jak i z Biurem Architekta Miasta. Zarząd Dróg i Transportu nie zaplanował sobie tego sam, bo tego typu uzgodnienia zostały najpierw wewnętrznie poczynione z odpowiednimi jednostkami i komórkami w Mieście i w ich wyniku powstała taka koncepcja, która dalej została przełożona na projekt budowlany.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski poprosił Komisję o podtrzymanie wniosku dotyczący unieważnienia tego przetargu, jako inwestycji niezgodnej z interesem publicznym. Podkreślił, że tak szkodliwego działania na rzecz inwestora-Sukcesji, jaki się odbywa, ta forma maskowania sztucznego nieistniejącej inwestycji przedłużenia al. Kościuszki. Stwierdził, że to absurdalne, że się przetnie tereny targowe, które się przez lata tworzyło, jest tak wielkim naciąganiem, że albo ktoś postradał zmysły przy uzasadnieniach, albo jest tak zależny, że nie potrafi nic więcej powiedzieć. Można robić inwestycję skrzyżowania, ale bez wprowadzania ruchu na tereny targowe, nie jako priorytet dziś, tylko wtedy, kiedy się zdobędzie na to zewnętrzne pieniądze, a Ci z zewnątrz, którzy będą te środki przydzielać uznają, że istnieją argumenty ekonomiczne dla rozwoju miasta żeby to robić. Jeżeli inwestować na tym obszarze to w pierwszym etapie na wydłużenie al. Kościuszki do ul. Wólczańskiej.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita stwierdził, że nie widzi tu żadnego działania na szkodę inwestora.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, czy przeprowadzone analizy ruchowe brały pod uwagę udział komunikacji publicznej w obsłudze tych inwestycji.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że odpowiednie skomunikowanie ma polegać na uruchomieniu linii z każdego miejsca w Łodzi.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, co o tej całej przebudowie w obecnym kształcie sądzi Politechnika Łódzka i MTŁ, czy istnieją dodatkowe umowy, pisma.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że umów nie ma, natomiast Politechnika skierowała swoje wątpliwości na etapie procedury uzyskiwania

pozwolenia na budowę. Wątpliwości zostały wyjaśnione z Kanclerzem PŁ w końcu 2014 r., dotyczyły przebudowy ul. Stefanowskiego (przy okazji planowanej inwestycji).

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, w którym roku była wydana decyzja o warunkach zabudowy - lokalizację centrum handlowego.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że w tej kwestii wypowiedzieć się może Wydział Urbanistyki i Architektury. Jeżeli decyzja o warunkach była wydana w 2008 r. to uwzględniała również docelową obsługę komunikacyjną.

Przewodniczący Komisji zapytał, jak to skrzyżowanie na al. Politechniki będzie zmieniało komunikację.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że będzie dodatkowe światło, natomiast sygnalizacje będą tak zsynchronizowane, żeby nie powodować szczególnie utrudnień dodatkowych dla komunikacji miejskiej.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy jest rozbieżność kosztów (po stronie Miasta) w przypadku skrzyżowania i drogi.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że całość wyniesie ok.. 30 mln zł. (skrzyżowanie ok. 6.200.000,00zł).

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski wyjaśnił, na czym polega wyrządzenie szkody inwestorowi - prowadzone działania wskazują, że Dyrektor ZDiT reprezentuje interes inwestora, a nie Miasta. Przypomniał, że w momencie, gdy powstawała Manufaktura, to miasto wyegzekwowało od inwestora, że zrealizował ul. Karskiego, zmodernizował ul. Drewnowską, partycypował w modernizacji ul. Ogrodowej oraz remoncie infrastruktury wewnętrznej – kanał rzeki Łódki. Natomiast w tym przypadku nie ma żadnego uzasadnienia, realizując inwestycję- także uwzględniając potrzeby Manufaktury, układ drogowy uwzględniając ul. Zachodnią, było realizowane wtedy, kiedy były środki w ramach Tramwaju Regionalnego. Zwrócił uwagę na to, że w tym przypadku jest odwrócenie sytuacji, że nie tylko inwestycja główna (przedłużenie al. Kościuszki) nie istnieje, ale wszystko jest robione po to, żeby zrobić coś, co powinien wykonać ten inwestor, ponieważ do tej pory była taka praktyka.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że nie wie jak rozumieć te warunki zabudowy z 2008 r., które określały docelową obsługę komunikacyjną i kto reprezentował wówczas inwestora i kto w imieniu inwestora działał w 2008 r. W związku z powyższym. Porozumienie z 2010 r. było konsekwencją również tych warunków zabudowy i dalszych decyzji formalnych. Kto w 2008 r. był Prezydentem Miasta Łodzi, a kto Wiceprezydentem.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski odpowiedział, że był Wiceprezydentem, natomiast głównie chodzi o to, że ani w warunkach zabudowy nie było mowy o tym, że to Miasto ma sfinansować skrzyżowanie oraz będzie droga przez środek targów przechodziła.

Przewodniczący Komisji zgłosił **Stanowisko** dotyczące poparcia prośby radnego p. Włodzimierza Tomaszewskiego wzywającej do unieważnienia przetargu oraz uznania za niezasadny wydatek przy braku środków to nie można podpisać umowy. (Zapoznał radnych z opinią prawną dotyczącą porozumienia z 24 listopada 2010 r. i umowy z 15 września 2014 r.)

Wynik głosowania: „za” – 1, „przeciw” 3 głosów, „wstrzymujących się” – 1 głosów.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita wyjaśnił, że rozpoczęcie procedury przetargowej, jest już zaciągnięciem zobowiązania.

Punkt 4.: Informacja na temat postępów w opracowaniu Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2014-2020.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita poinformował, że program jest opracowany, przeszedł wszelkie szczeble konsultacyjne i w każdej chwili może zostać skierowany do Rady Miejskiej. W projekcie budżetu będzie utworzona rezerwa celowa w autopoprawce w wysokości 300 tys. zł, natomiast w przypadku uwolnienia dodatkowych środków w trakcie roku budżetowego będzie mogła być zwiększona. Program był już przedstawiany na Komisji oraz konsultowany z organizacjami pozarządowymi i uzyskał pozytywne opinie.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, jakie działania są przewidziane w programie na 2015 r.

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny odpowiedział, że Miejska Rada BRD będzie się zajmowała poza opiniowaniem projektów, które są w ramach inwestycji, sprawami doraźnymi – edukacją, ograniczenia ruchu, tempo „30”, przejścia dla pieszych, bezpieczne osiedla, itp. Miejska Rada będzie decydowała o przeznaczeniu środków.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita uzupełnił, że Miejska Rada będzie miała możliwość wskazywania potrzeby realizacji zadania, które nie zostało wymienione w programie.

Przewodniczący Komisji zaproponował, aby ww. punkt został omówiony na kolejnym posiedzeniu po otrzymaniu projektu.

Punkt 5.: Sprawy różne i wniesione Sprawy różne i wniesione (m.in. informacja Zarządu Dróg i Transportu w sprawie ul. Wydmowej).

Przewodniczący Komisji poinformował o sprawach, które wpłynęły do Komisji i zostały przekazane do wiadomości członkom Komisji drogą elektroniczną:

- skarga nr 1 z 2014 r. (do rozpatrzenia zgłosiła się radna p. Urszula Niziołek-Janiak),
- harmonogram na poszczególnych odcinkach budowy Trasy W-Z,
- informacja Zarządu Infrastruktury Komunalnej Transportu w Krakowie.

Informacja Zarządu Dróg i Transportu w sprawie ul. Wydmowej.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita poinformował, że jest to droga wewnętrzna, nie ma klasy technicznej, długość 400 m i szerokość w liniach istniejących rozgraniczających w zależności o d miejsca jest od 3,1 do 5,8 m. Nawierzchnia gruntowa, która nie spełnia żadnych parametrów. Posiada jedynie sieć elektryczną, brak jest sieci gazowej, teletechnicznej, kanalizacji sanitarnej oraz wodociągowej. Istnieje możliwość odwodnienia pasa drogowego przez kanał deszczowy w ulicy Zjazdowej. W kwestii formalno-prawnej, większość działek w pasie drogowym posiada właściciela prywatnego, w

związku z tym nie jest to własność miasta. Z uwagi na wąski pas drogowy jest konieczność wykupu tych terenów na potrzeby poszerzenia tego pasa drogowego i wykonania przebiecia do ul. Okrętowej. Wskazane jest przede wszystkim przekwalifikowanie drogi na drogę publiczną, opracowanie dokumentacji projektowej, uzyskanie decyzji ZRID i realizacja. Koszty wyniosą łącznie 2.200.000,00 zł.

Mieszkaniec ul. Wydmowej poinformował, że kupując działkę 12 lat temu z dokumentacją, występując o pozwolenie na budowę budynków otrzymał pełne zgody poparte wszystkimi dokumentami i wydarzyła się sytuacja, która z dokumentów wynika z błędów w dużej mierze urzędniczych, co było poparte analizami prawnymi. Mieszkańcy stali się właścicielami działek, do których nie ma dostępu. Nie można domu sprzedać, nie można wziąć kredytu, straż pożarna czy karetka pogotowia nie jest w stanie dojechać. Sąsiad postawił płot betonowy, po czym uzyskał odszkodowanie w wysokości 270 tys. zł za bezprawne użytkowanie gruntu na cele publiczne i otrzymał tyle samo za swoją działkę. Zablokował drogę, przewód energetyczny, który miał zasilić całą ulicę w 2014 r. - został wycięty przez Zakład Energetyczny, gdyż sąsiad oskarżył ŁZE o bezprawne położenie przewodu. Ze środków UE została przebita ul. Brzezińska do ul. Okrętowej, budując zasilenie w sieć gazową, które miało zasilić docelowo ul. Wydmową. Dostęp do tej sieci gazowej, które kosztowało 290 tys. zł ma tylko ten sąsiad, który zablokował ulicę. Zainteresowany poinformował, że reszta mieszkańców nie ma dostępu do gazu i wody.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita poinformował, że rozpocząć należy od zmiany klasyfikacji drogi, czyli przeklasyfikowanie jej z wewnętrznej na publiczną. Należy zgłosić wniosek do Łódzkiego Ośrodka Geodezji, wtedy będzie dostęp do drogi publicznej. Następnie skierować projekt uchwały pod obrady Rady Miejskiej.

Mieszkaniec ul. Wydmowej poinformował, że w Urzędzie Miasta na pytanie jak ma dotrzeć do swojej działki uzyskał odpowiedź, że ma sobie kupić helikopter.. Stwierdził, że nie oczekuje niczego poza uregulowaniem dostępu do własnej nieruchomości.

Przewodniczący Komisji przypomniał, że problem uregulowania dostępu do drogi publicznej jest zobowiązaniem Dyrektora ZDiT do przygotowania projektu uchwały i wprowadzeniem na sesję RM w dniu 21.01.2015 r.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita poinformował, że takie działanie gwarantuje dostęp do drogi publicznej. Przypomniał, że problem powstał wtedy, gdy w 2000r. były prowadzone modernizacje obrębów geodezyjnych, wówczas zostały odnalezione stare repetytoria i okazało się, że znaleźli się prywatni właściciele działek. Działka jest prywatna, ale we władaniu Miasta. Jediną procedurą, która umożliwia przewłaszczenie tych terenów, to jest decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Należy przygotować projekt budowlany drogi, która musi łączyć dwie drogi publiczne (od ul. Okrętowej do ul. Zjazdowej), uzyskać decyzję ZRID i ta decyzja wówczas zmienia właściciela. Miasto na podstawie tej decyzji staje się właścicielem za odszkodowaniem. Niestety to nie jest kwestia krótkotrwała, gdyż opracowanie dokumentacji może potrwać kilka miesięcy, następnie uzyskanie decyzji, środki na dokumentację. Uzyskanie decyzji także niesie za sobą konsekwencje finansowe- wypłaty odszkodowań. Dyrektor poinformował, że na prace dokumentacyjne potrzeba ok. 100 tys. zł, na odszkodowania ok. 640 tys. zł oraz roboty budowlane. Wyjaśnił, że nie można złożyć wniosku o ZRID nie mając zabezpieczenia środków w budżecie na wypłatę odszkodowań.

(fragment niezrozumiały)

Przewodniczący Komisji powtórzył, że Dyrektor na 21 stycznia br. przygotowuje projekt uchwały w sprawie, następnie – Komisja powinna zabezpieczyć w budżecie środki na ten projekt. Ponadto zwrócił się do przedstawicieli mieszkańców ul. Wydmowej o syntetyczne przedstawienie tej sprawy celem załączenia jako stanowisko skierowane do Prezydenta Miasta z prośbą o wyjątkowo pilne zabezpieczenie środków w budżecie.

Mieszkaniec ul. Wydmowej wyraził nadzieję, że przy wsparciu Zarządu Dróg i Transportu i Rady Miejskiej będzie szansa opracowania tej dokumentacji...

Protokół sporządziła:

Sylwia Woźniak-Taczała

Przewodniczący
Doraźnej Komisji ds. Transportu

Bartosz Domaszewicz