

**Protokół nr 12/V/17**  
**posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu**  
**Rady Miejskiej w Łodzi**  
**które odbyło się 23 maja 2017 r.**  
**w Urzędzie Miasta Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 104**

**I. Obecność na posiedzeniu**

1. Członkowie Komisji

- stan..... 9
- obecnych..... 7
- nieobecnych.....2 (nieusprawiedliwionych: p. Łukasz Magin,  
p. Urszula Niziołek\_Janiak)

2. Zaproszeni goście – według listy

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

**II. Proponowany porządek posiedzenia:**

1. Prezentacja nowej organizacji ruchu na ul. Szklanej – **Biuro Inżyniera Miasta.**
2. Polityka Rowerowa Miasta – czy istnieje?
3. Omówienie i przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie skargi nr 3 z 2017r. (z zakresu *Centrum Usług Wspólnych*) – referuje radny p. B. Domaszewicz.
4. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie petycji dot. linii autobusowej nr 77 – referuje radny p. Kamil Jeziorski.
5. Sprawy różne i wniesione.

**III. Przebieg posiedzenia**

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

**Zmieniony porządek posiedzenia:**

1. **Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – druk Nr 135/2017.**
2. Prezentacja nowej organizacji ruchu na ul. Szklanej – **Biuro Inżyniera Miasta.**
3. Polityka Rowerowa Miasta – czy istnieje?
4. Omówienie i przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie skargi nr 3 z 2017r. (z zakresu *Centrum Usług Wspólnych*) – referuje radny p. B. Domaszewicz.
5. Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie petycji dot. linii autobusowej nr 77 – referuje radny p. Kamil Jeziorski.

## 6. Sprawy różne i wniesione.

### **Punkt 1.: Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej zmieniająca uchwałę w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi – druk Nr 135/2017.**

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak** przedstawił ww. projekt uchwały.

Faza pytań:

**Przewodniczący Komisji:** Czy ta opłata za ilość przejechanych przystanków będzie we wszystkich pojazdach MPK, czy tylko w tramwajach?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Na razie wprowadzamy to pilotażowo. Ze wstępnych rozmów z MPK wniosek jest taki, że to będzie działało na linii 10, ponieważ te wszystkie nowe Pesy mają już przystosowane miejsca do montażu tych nowych kasowników i tak naprawdę zobaczymy jak to się sprawdza. Jeżeli to się sprawdzi, to będzie możliwość rozszerzenia tego systemu na kolejne linie. Pilotaż nie jest określony czasowo. W projekcie tej taryfy mamy taki miękki zapis, że linie, na których będzie ta taryfa obowiązywała w ramach pilotażu określa jednostka zarządzająca lokalnym transportem zbiorowym w Łodzi. Możemy w ramach ZDiT rozszerzać wtedy na kolejne linie obowiązywanie tej taryfy.

**Przewodniczący Komisji:** Czy jest określone funkcjonowanie wymagane do wprowadzenia tego systemu? Jeśli tak, to jakie są wskaźniki? W jaki sposób będzie oceniane, że ten sposób płatności jest dobry? Jak to wygląda, jeśli chodzi o regulację pomiędzy miastem, a operatorem? Czy montowany sprzęt będzie zakupiony, wypożyczony, czy dzierżawiony, ile to kosztuje, ile trafia do operatora karty?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Jeśli chodzi o system pilotażowy, to zgodnie z informacją uzyskaną od przewoźnika te wszelkie nakłady związane z wdrożeniem tego systemu opłat kartami przejmują na siebie partner technologiczny – MASTERCARD.

**Przewodniczący Komisji:** Czy to oznacza, że posiadacze tylko tej karty będą mogli z tego systemu korzystać, czy każda inna karta płatnicza będzie tak samo traktowana przez ten system?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Będą honorowane oba typy karty, ponieważ jest to jeden standard techniczny.

**Radny p. Mateusz Walasek:** Czy w taryfie jest oznaczone, że nie obowiązuje w każdym pojeździe, tylko w pojeździe wyposażonym w tego rodzaju urządzenia i czy te pojazdy będą jakoś oznaczone?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** W projekcie zmian do taryfy jest punkt, że zasady wnoszenia i kontroli opłat, sposób reklamacji oraz pojazdy, w których ten system będzie wykorzystywany określa jednostka organizacyjna upoważniona do organizacji i zarządzania lokalnym transportem zbiorowym. ZDiT wskazuje te linie pilotażowe, a na jednostkach miejskich ciąży obowiązek o odpowiednim poinformowaniu mieszkańców, na których ta taryfa pilotażowa będzie obowiązywała. W tym momencie jest to linia nr 10, natomiast niewykluczone, że to może zostać rozszerzone na kolejne linie.

**Radny p. Mateusz Walasek:** Jak wygląda montaż w innych tramwajach i autobusach, jaki będzie koszt dostosowania?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Obecnie fizycznie stopki do tych nowych kasowników są zamontowane w najnowszych Pesach, natomiast mając ten czas do połowy września, będziemy w stanie doprecyzować z przewoźnikiem szczegóły techniczne. Chcemy odpowiednio wcześniej zaproponować do przyjęcia ww. projekt uchwały, żeby rozpocząć proces informacyjny.

**Radny p. Sebastian Bulak:** Co mają nowe Pesy, jakie musi być dostosowanie i dlaczego na trasie 11 nie można tego wprowadzić pilotażowo.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Trasę W-Z zaproponowało MPK. Konstruując tą umowę pomiędzy MPK a operatorem tego systemu, przygotowano umowę na określoną liczbę kasowników.

**Radny p. Sebastian Bulak:** Rozumiem, że techniczna możliwość istnieje i jest wprowadzona na wschód – zachód, ale północ – południe mimo tej technicznej możliwości nie jest wprowadzona ze względu na umowę z przewoźnikiem. Czy można wprowadzić jeszcze na północ – południe.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Taki temat poruszymy przy okazji rozmów z przewoźnikiem.

**Radny p. Sebastian Bulak:** Z jakich wyliczeń wynikają te poszczególne taryfy, począwszy od biletów grupowych, przechodząc przez bilety seniora czy bilety dla dzieci, kończąc na opłatach bezgotówkowych – jak zostały wyliczone?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Jeżeli chodzi o wszystkie inne typy biletów, które są w tej poprawce, to nie zmieniamy cen. Tutaj są poprawki redakcyjne w tych wszystkich tabelach, np. błędy w nazewnictwie pewnych podmiotów. Przy wprowadzaniu taryfikatora z jednej strony przychylił się do pomysłu części radnych, którzy proponowali bezpłatne przejazdy dla dzieci w ciągu roku, chcieliśmy wprowadzić kompromis – jednocześnie wprowadzając minimalną opłatę.

**Radny p. Sebastian Bulak:** Dlaczego pierwszy przystanek będzie kosztował 1 zł, a nie 0,80 gr?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** 1 zł jest łatwiejsza do zapamiętania, następnie schodzimy na niższe kwoty zależnie od ilości przejechanych przystanków.

**Radny p. Sebastian Bulak:** Jakie koszty wprowadzenia w związku z tym ponosi Miasto?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Straty do budżetu będą i dlatego była negatywna opinia Skarbnika Miasta. Jeżeli chodzi o wprowadzenie ulg dla seniorów i uczniów..

**Radny p. Sebastian Bulak:** Czy w systemie bezgotówkowym są przewidziane jakieś straty?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Ciężko przewidzieć, czy będą to straty, czy jakieś zyski. Jeżeli okaże się, że ta taryfa jest dla mieszkańców atrakcyjna, to może okazać się, że tak naprawdę więcej osób i chętniej będzie korzystało z tych biletów, bo nie musi iść do kiosku, biletomatu, itp.

**Radny p. Sebastian Bulak:** Czy jest w planach wprowadzenie biletu 10 min. i umożliwienie mieszkańcom, którzy nie posługują się kartami płatniczymi do zakupu takiego biletu?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Na razie nie planujemy wprowadzenia biletów 10 min. W przypadku wszelkich biletów kasowanych miasto ponosi

koszty związane z drukiem i dystrybucją tych biletów, przechodząc na opłaty elektroniczne, eliminujemy pewną część tych kosztów.

Dlaczego wprowadzamy zmiany od 1 września, dzieci rozumiem, ale dla seniorów można wprowadzić od 1 czerwca ?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Obie te ulgi chcieliśmy wprowadzić w jednym pakiecie zmian.

**Radny p. Kamil Jeziorski:** A co się stanie, jeśli skasujemy na początku, a zapomnimy przyłożyć kartę przy wysiadaniu?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Ze wstępnych rozmów z MPK wynika, że niestety na tej karcie będzie naliczała się opłata do końca danego kursu tramwaju do pętli?

**Radny p. Kamil Jeziorski:** Ile będzie tych urządzeń w tramwaju?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Kasowniki zbliżeniowe będą montowane w pobliżu wyjść, w zależności od tego, gdzie będzie miejsce na poręcz. Po to jest pilotaż, żebyśmy zobaczyli jak sobie pasażerowie z tym systemem radzą. To jest pierwszy taki system w Polsce, do tego stopnia uproszczony, że nie trzeba mieć specjalnych kart – typu migawka, wystarczy tylko karta płatnicza.

**Przewodniczący Komisji:** Jaka jest czułość tych urządzeń?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** To jest pytanie do operatora, ale zapewne będzie działało podobnie jak terminale kart płatniczych.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski:** Jak będzie wyglądała kontrola?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Na czytniku kontrolera po przyłożeniu karty płatniczej wyświetla się, czy operacja została rozpoczęta.

**Przewodniczący Komisji:** Czy można wprowadzić elektroniczną migawkę na telefon?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** To jest pytanie do pionu technicznego MPK.

**Radny p. Sebastian Bulak:** Zgłosił poprawkę do projektu, żeby w taryfikatorze bilety 12 miesięczne kosztowały 50 zł zamiast 250 zł.

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

**Przewodniczący Komisji** zaproponował głosowanie nad omówionym całym projekcie uchwały Rady Miejskiej – **druk Nr 135/2017.**

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

## **Punkt 2.: Prezentacja nowej organizacji ruchu na ul. Szklanej – Biuro Inżyniera Miasta.**

**Oddział Zarządzania Ruchem na Drogach Biuro Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** W prezentacji widać minimalną ilość znaków, jakie należałoby zastosować żeby wyłączyć z ruchu odcinek ul. Szklanej, między ul. Franciszkańską, a ul. Marysińską. Tabliczki, które powinny się znaleźć pod tymi znakami, nie są dokładnie ustalone z dwóch powodów. Przy tej ulicy z adresem ul. Szklana znajdują jedynie 3 posesje, reszta posesji, która korzysta z ul. Szklanej to są ul. Czarneckiego, ul. Zbożowa.

**Przewodniczący Komisji** poprosił o pisemną informację nt. tego, na jakiej podstawie ta droga jest uznana za drogę publiczną.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** To jest temat bardziej dotyczący nazewnictwa samej ulicy, ponieważ nie zmienia to i tak stanu prawnego działek pod tą drogą. Jeżeli droga należy do miasta, to problem nie istnieje.

**Oddział Zarządzania Ruchem na Drogach Biuro Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** Analizując tą propozycję należy zauważyć, że pozostałe te ciągi powyżej tego zamykanego odcinka drogi to są wszystko ciągi pieszo-jezdne, które również Spółdzielnia Mieszkaniowa oznakowała sobie strefą zamieszkania częściowo. Ulica Zbożowa począwszy od ul. Czarneckiego ma swoje znaki, ale jako strefa zamieszkania. Należałoby to też uregulować w jakiś sposób.

**Przewodniczący Komisji:** Całością jest strefa zamieszkania, a wewnątrz też jest strefa zamieszkania. Obszar powinien być ujednolicony.

**Mieszkanka ul. Szklanej p. J.J.:** Urząd Miasta wprowadził te tablice i miał wystąpić do ZDiT o wydzielenie pasa ruchu drogowego na tym odcinku, ale do tej pory jest cisza.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** To jest pas drogowy cały czas.

**Oddział Zarządzania Ruchem na Drogach Biuro Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** Następane problemy, które zrodzi wprowadzenie tego minimalnego zakresu, ten odcinek, który by obsługiwał ciągiem pieszo-jezdnym te pozostałe ulice jest szerokości 2 m. Na tych 2 łukach nie ma żadnej możliwości żeby 2 samochody się wyminęły, a miała być dwukierunkowa możliwość komunikacji. Generalnie, ci, co będą chcieli dojechać do ulicy jednokierunkowej będą mogli wjechać albo od ul. Inflanckiej/Marysińskiej lub ul. Organizacji WIN. Wszedłbym bardziej w zniechęcenie do korzystania z tego ciągu, czyli ul. Szklana/Marysińska, jako ciągu objazdowego do ul. Inflanckiej i zastosował urządzenia bezpieczeństwa ruchu 3-4 rzędy pinesek i kierujący, który będzie musiał ciągle zwalniać będzie niestety zniechęcony do tej jazdy.

**Przewodniczący Komisji:** Czy macie Państwo wstępny schemat, jakby ta organizacja ruchu mogła na tej ulicy wyglądać przy wprowadzeniu takich właśnie szykan: pieskowych czy profilowania drogi.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Idea była taka żeby wprowadzić minimum jeden rząd progów pieskowych w lokalizacji zbliżonej do poprzedniego (zdemontowanego) progu listwowego.

**Przewodniczący Komisji:** Czy moglibyśmy się spotkać na miejscu z mieszkańcami, aby pokazać, gdzie będą zamontowane pineski lub pomyśleć nad innymi rozwiązaniami spowalniającymi ruch i zmniejszenie ruchu tranzytowego.

**Oddział Zarządzania Ruchem na Drogach Biuro Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** Jeżeli zastosuję strefę ograniczonej prędkości, przepisy pozwalają na nieznakowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, czyli kierowca będzie jechał wolno, bo nie będzie informowany wcześniej znakami, gdzie ma zwolnić.

**Mieszkanka ul. Szklanej p. J.J.:** Musiał być powód, że w 2009 r. ktoś tą strefę zamieszkania wprowadził.

**Oddział Zarządzania Ruchem na Drogach Biuro Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** Domyślam się, że obszar cały tego osiedla to są ciągi pieszo-jezdne i zarówno ten odcinek też w swoich początkowych częściach nie ma ciągów pieszych, nie ma chodnika.

### **Ustalono spotkanie na ul. Szklanej w dniu 30 maja 2017 r. o godz. 16.00.**

**Przedstawiciel Ruchu Społecznego Szacunek dla Łodzi:** Mam uwagę natury ogólnej. Cała sprawa dotycząca ul. Szklanej to jest absolutnie ogromny katalog źle zrobionych rzeczy, pomijając fakt, jak to zostało z mieszkańcami ustalone bądź nie. Od 60 lat była planowana budowa ul. Tokarzewskiego, to jest ten brakujący odcinek, którego nie ma, nie doczekaliśmy się go. Czy UMŁ, ZDiT, Rada Miejska kiedykolwiek planują tą drogę wybudować, a jeśli tak to, kiedy?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Odpowiedź jest jedna, nie ma takiej inwestycji w Wieloletniej Prognozie Finansowej.

**Radny p. K. Jeziorski:** Czy jest możliwa przed upłynięciem pół roku zmiana.

**Radny p. Mateusz Walasek:** Traktujmy komunikację miejską jako system, a nie tylko zbiorowisko poszczególnych linii.

### **Punkt 3.: Polityka Rowerowa Miasta – czy istnieje?**

**Przewodniczący Komisji:** Spotkanie ma na celu ogólnej rewizji sposobu, w jaki realizujemy założenia polityki rowerowej miasta, na którą składa się kilka podstawowych dokumentów, m.in. Karta Brukselska, przyjęte przez nas standardy projektowania, planowania, budowy i utrzymania dróg rowerowych na terenie miasta oraz przyjętej jako docelowej siatki rowerowej. Wymienione elementy składają się na politykę rowerowa miasta. Gdzie jesteśmy na etapie realizacji tego projektu oraz czy i czemu zdarzają nam się jeszcze ciągle problemy z osiągnięciem zawsze właściwej jakości tej infrastruktury i gdzie w ramach zarządzania tym obszarem są miejsca, które moglibyśmy poprawić. Rozmowa ma na celu poszukanie jakiegoś modelowego rozwiązania, które spowoduje, że będziemy unikali wpadek, które się pojawiają. 10 lat rowerowania w Łodzi przyniosły jakiś efekt, ale zawsze można lepiej.

**Wydział Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Bartosz Zimny:** Od kilku lat nieformalne stanowisko tzw. oficera rowerowego wędrowało od Zarząd Dróg, było łączone do Wydziałów Inwestycyjnych, było samodzielnym stanowiskiem, w zależności od potrzeb zawsze było gdzieś umieszczane. Po reorganizacji, kiedy mamy Zarząd Dróg i Transportu i Zarząd Inwestycji Miejskich jest dualizm jeśli chodzi o zarządcę drogi, który realizuje pewne zadania i jednostkę inwestycyjną. Przez te kilka lat wypracowaliśmy Zespół, który zajmuje się poszczególnymi dziedzinami, podział obowiązków jest rozbity na poszczególne jednostki. My pracujemy dalej, jakby podziału nie było. Wszystkie uzgodnienia toczą się dalej. Podziały jednak zawsze zwiększają bezwładność decyzyjną, czy prędkość podejmowania decyzji i realizowania inwestycji. Jeśli chodzi o strategię realizacji dróg rowerowych. Jak wiadomo budżet na budowę dróg rowerowych został ograniczony. Jesteśmy na takim etapie budowy dróg rowerowych, że taki podstawowy szkielet, który porządkujemy i zaczynamy ten szkielet uzupełniać i łączyć wszystko w spójną całość. Takim rekordowym rokiem był 2014, kiedy trochę zbiegiem okoliczności budżet rowerowy był blisko 22-23 mln zł i to była taka ilość inwestycji, ilość pieniędzy, którą można było przetworzyć, że my, jako jednostki byliśmy w stanie to wybudować i było widać realny efekt. Po badaniach GPS widzimy, co ten rok 2014 spowodował, jeśli chodzi o rozłożenie ruchu rowerowego. Natomiast od 2 lat mamy budżet równy 5 mln zł, przy czym w 2014 r. (wspólnie z Państwem) z mieszkańcami opracowaliśmy strategię rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi. Taką

diagnozę każdej ulicy, jaki ma sens, jeśli chodzi o komunikację rowerową. Opracowaliśmy strategię rozwoju sieci rowerowych wraz z etapowaniem, co trzeba rozbić najpierw, żeby ten szkielet dokończyć, połączyć podstawowe kierunki, a potem zaczynać wychodzić coraz bardziej w tereny, do tej pory nietknięte. Bałuty zostały w miarę nasycone, natomiast teraz należy zająć się częścią południową, czyli ul. Rzgowska, Paderewskiego, Pabianicka, zaczynamy powoli wchodzić w Retkinię. Mamy mały budżet, to jest 5 mln zł. Te inwestycje, które mogliśmy podczepiliśmy pod wszystkie inwestycje transport niskoemisyjny, te wszystkie duże inwestycje, które będą się tak toczyły, natomiast 5 mln zł w przypadku niektórych inwestycji, które są niezbędne, to kwota niewystarczająca, żeby je zacząć, np. ul. Wyszyńskiego. Dochodzimy do takich momentów, kiedy już infrastruktura istniejąca, która była budowana w sposób niewłaściwy, jak np. Sikorskiego, Łagiewnicka czy ul. Warszawska. Ul. Kościuszki jest przykładem inwestycji, która była projektowana 3-4 lata temu i była w powiązaniu z al. Politechniki i planami wstępnymi, które miały dot. al. Kościuszki w granicach al. Piłsudskiego. Pierwotnie te wytyczne dot. ścieżki rowerowej były tam złożone, natomiast projektant zrobił to, co mógł w sposób fizyczny zrobić. My stwierdziliśmy, że jest to niedopuszczalne i tą ścieżkę rowerową usunęliśmy, ponieważ to była karykatura rozwiązania drogowego. Przyjęte kryteria dla samej drogi nie pozwalają tego wstawić.

**Przewodniczący Komisji:** Jak przychodzi projektant, któremu płacimy za projekt i projekt nie nadaje się do wdrożenia, to czy projekt z uwagami wraca do poprawki, czy jest z miejsca odrzucany?

**Wydział Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Bartosz Zimny:** Z reguły to tak wygląda, że projekt został odebrany, ale potem, jak była możliwość to został zmodyfikowany w sposób, w jaki teraz będzie realizowany.

**Przewodniczący Komisji:** Jaki jest ten proces wewnętrzny, jeśli chodzi o uzgadnianie projektów, przy planowaniu i projektowaniu dróg. Co się dzieje formalno-prawnie z tą dokumentacją? Czy po tej zmianie, rozdziale ZDiT/ZIM Pan dalej posiada pełnomocnictwo Prezydenta, jako Pełnomocnik ds. Polityki Rowerowej?

**Wydział Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Bartosz Zimny:** Nie. Nie ma Pełnomocnika ds. Polityki Rowerowej. Jesteśmy zespołem.

**Przewodniczący Komisji:** W sprawozdaniu za rok 2016 jest rozliczone 10 mln zł. Pan poinformował, że wydaliśmy 5 mln zł.

**Wydział Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Bartosz Zimny:** W roku 2016 wydaliśmy 10 mln zł.

**Przewodniczący Komisji:** Ile z projektów już zrobionych są na granicy terminu ważności?

**Wydział Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Bartosz Zimny:** Termin ważności wynosi 3 lata. W czasie, gdy poprzedni Oficer Rowerowy zlecił bardzo dużą liczbę dokumentacji projektowych, większość już z tych rzeczy została wybudowana, część została zaktualizowana, kilka nie będzie realizowanych, ponieważ nie wpisują się w tą strategię rowerową. Nie ma takiej dokumentacji, która mogłaby nosić znamiona ryzyka przedawnienia.

**Przewodniczący Komisji:** Czy aktualny sposób organizacji pracy wg Pana jest wystarczająco efektywny, czy są jakieś zmiany, które można by było zaproponować?

**Wydział Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Bartosz Zimny:** Pełnomocnictwo Prezydenta jest takim fikcyjnym stanowiskiem, bo ono bardziej legitymuje, że jest taka osoba, która nad tym czuwa. Pracownik, który jest zatrudniony w jednostce samorządowej ma swoich przełożonych, jest cała drabina przełożonych, którzy są osobami opiniującymi. Jeżeli mógłbym coś zoptymalizować to więcej pieniędzy do pracy.

**Przewodniczący Komisji:** Czy nie byłoby bardziej efektywnie, gdyby ten Zespół był faktycznie wyłączony ze struktury ZDiT i np. podlegał resortowemu Wiceprezydentowi?

**Wydział Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Bartosz Zimny:** To jest bardzo ryzykowne.

**Przewodniczący Komisji:** Czyli diagnozując całą sytuację – problem leży w pieniądzach...

**Wydział Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Bartosz Zimny:** Plus jeszcze jedna osoba do pomocy...

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Uzupełniając wypowiedź przedmówcy, że tak naprawdę te osoby nie zajmują się tylko rowerami. To nie jest Zespół wyłącznie Rowerowy, to jest tylko jedno z ich zadań, oni wykonują szereg innych zadań.

**Fundacja Fenomen p. Hubert Barański:** Chciałbym się podzielić taką refleksją, bo w maju mija 10 lat jak działa nieformalna Grupa Rowerowa Łódź, która się później przekształciła w Fundację i na różnych szczeblach próbuje w jakiś sposób wpływać i poprawiać. Łódź nie jest wyspą i mamy też inne miasta, przy takich samych uwarunkowaniach prawnych, podobnych możliwościach finansowych, albo nawet mniejszych i co tam się udaje zrobić. Mam wrażenie, że można by było z tego wycisnąć trochę więcej. Taką próbą jest np. Budżet Obywatelski. Co trzeba zrobić, żeby coś, co zostało zagwarantowane w Budżecie Obywatelskim zostało zrealizowane.

**Przewodniczący Komisji:** Te projekty utknęły na etapie Inżyniera Miasta i nie dotarły jeszcze do (...)

**Oddział Zarządzania Ruchem na Drogach Biuro Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** Wszystkie projekty, które zostały złożone zostały zatwierdzone. Dwa projekty z budżetu 2016 mówiące o kontr-pasie ruchu na ul. 6-Sierpnia i kontr-pasie na ul. 1-Maja zostały odrzucone z uwagi na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. Miały być poprawione, złożona nowa koncepcja tych kontr-pasów jednak do chwili obecnej nic się nie pokazało. Tam chodziło o to, że kontr-pas przebiegał zaraz przy miejscach parkingowych i nie było zapewnionej wzajemnej widoczności między wyjeżdżającym z miejsca postojowego, a rowerem jadącym z przeciwka i ZDiT miał opracować nową dokumentację, która będzie to regulowała.

**Fundacja Fenomen p. Hubert Barański:** Kontra-pas miał być na ul. Skłodowskiej-Curie, a nie na ul. 6-go Sierpnia...



**Oddział Zarządzania Ruchem na Drogach Biuro Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** Na ul. 6-go Sierpnia też były projekty kontr-pasa i też nie są zrealizowane...

**Fundacja Fenomen p. Hubert Barański:** Akurat mówiłem o Budżecie Obywatelskim i tych projektach, które były wcześniej dopuszczone do głosowania, miały zatwierdzone środki w budżecie i mamy miesiąc żeby te środki wykorzystać, jeżeli nie, to przypadnie i nie będzie kolejny rok środków na wykonanie tego. Z tego samego budżetu ul. Przędzalniana, Wydawnicza, Włókiennicza, 1-go Maja, Wyszyńskiego – nie zostały wykonane, ul. Waltera-Janke wykonana niezgodnie z uzgodnieniami. To jest z poprzedniego roku. Co się dzieje z tegorocznymi realizacjami, które były uzgadniane. Brakuje tylko podpisu Biura Inżyniera Miasta, żeby ZDiT mógł rozpocząć procedurę przetargową.

**Oddział Zarządzania Ruchem na Drogach Biuro Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** Nie mogę się zgodzić, że cokolwiek wstrzymywaliśmy. Były spotkania trwające do końca marca, uzgadnialiśmy punkt po punkcie budżetowy, znaleźliśmy w końcu konsensus. Protokoły zostawały wstrzymane. Potem przychodziły pisma. Z tego, co wiem, to wszystkie potwierdzenia i wszystko zostało przekazane do ZDiT. Dlaczego nie zrealizowane, to pytanie nie do Biura Inżyniera Miasta (dalej: BIM). Wczoraj zaopiniowałem chyba z 6 projektów śluz rowerowych i też zostaną przekazane do ZDiT. Kiedy zostaną zrealizowane, to nie mogę odpowiadać za to.

**Przewodniczący Komisji:** Czy rzeczywiście te uzgodnienia, które były poczynione w marcu zostały podpisane i trafiły do realizacji, czy nie trafiły?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Mamy wyszczególnione takie 3 zadania: pasy rowerowe, faktycznie tu były spotkania na początku roku i na to projekty mają być przygotowane w II kwartale tego roku. Jeżeli chodzi o ul. Jaracza-Wierzbowa-Północna, tu jest informacja, że zadanie zostało zakończone. Natomiast ul. Jaracza-POW jest jeszcze przygotowywany projekt organizacji ruchu, który 15 maja był oddany do zaopiniowania przez BIM.

**Przewodniczący Komisji:** Czy nie uważa Pan, że nie byłoby łatwiej gdyby była osoba, która wyłącznie się tym będzie zajmowała.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Problem jest taki, że czasami te spotkania się pokrywają i z tego co wiem w tym momencie Kierownictwo pionu Inżynierii Ruchu jest na innym spotkaniu.

**Fundacja Fenomen p. Hubert Barański:** Wymienia projekty, na które miasto wydało publiczne pieniądze, zostały stworzone, przedyskutowane, uzgodnione i już są nieaktualne i trzeba je zrobić od nowa. Była mowa o stan monitoringu inwestycji, Rondo Sybiraków, to, w jaki sposób z asfaltowej drogi dla rowerów, która tam istniała nagle powstał chodnik i nie ma połączenia drogi dla rowerów z tym rondem. Gdzie jest kontrola? Mamy super-stadion na Widzewie i pomiędzy 2 ulicami Sępią, a Widzewską jest chodnik, a po dwóch stronach drogi dla rowerów... Z 21 skrzyżowań z 2013 r., które były wówczas zamówione zostało zrealizowanych jedynie 16. Jeżeli chodzi o Budżet Obywatelski zostało nam niespełna miesiąc żeby wykorzystać te pieniądze, jeżeli nie to skąd zostaną zrealizowane te pasy, na które głosowało ponad 9 tyś. mieszkańców. Al. Kościuszki... Budujemy na ul. Rydzowej osiedlowej uliczce drogę dla rowerów, a przy dużej arterii, nie budujemy drogi dla rowerów. W planach jest kolejne skrzyżowanie ul. Ogrodowej z Zachodnią, jak tam rowerzyści

w Zachodnią mają wjechać z drogi dla rowerów, która ma być wybudowana może w jakiejś przyszłości wzdłuż ul. Zachodniej i Zgierskiej. Mogę jeszcze podawać wiele przykładów. Uczestniczyłem w konsultacjach Strategii Dróg dla Rowerów, pamiętam, co tam było ustalone. Mam tę mapę przed sobą, można ją zobaczyć na stronie ZDiT. Co z tymi projektami niezrealizowanymi i pieniędzmi... Co do Oficera Rowerowego, to Wrocław może się takim pochwalić, który co tydzień udziela wywiadów do gazety i mówi o planach wydatkowania, informuje, jakie są projekty, co mają zamiar zrobić. Oni nam zazdrościli, że mamy duży budżet rowerowy, bo oni mieli skromny. Tylko proszę porównać, ile im udało się zrobić z tego budżetu, a ile nam. Czy uważają Państwo, że można bezpiecznie jeździć na rowerze w Łodzi?

**Pan Jarosław Ogrodowski:** Dla mnie symbolem polityki rowerowej w Łodzi jest skrzyżowanie Dąbrowskiego/Śmigłego Rydza. Wzdłuż ul. Śmigłego-Rydza biegnie droga rowerowa, która się zaczyna od al. Piłsudskiego, dochodzi do ronda Broniewskiego. Przez cały czas przebudowy tego skrzyżowania nie doczekałem się jakiegokolwiek objazdu dla rowerzystów. Gdy rozpoczęto tą inwestycję, jesienią droga rowerowa przechodziła przez obszar budowy, przechodziła przez obszar budowy, wjazd dla maszyn budowlanych, jechało się przez błoto, ale jeszcze przynajmniej można było jeździć. Później przebudowa przeniosła się na zachodnią stronę i efekt był taki, że w ogóle została ciągłość tej drogi rowerowej rozerwana. Można było zapewnić objazd poprzez chodnik, po drugiej stronie ulicy, ale nie zrobiono tego, ponieważ równolegle postanowiono zerwać chodnik na odcinku, od Prokuratury do Parku Podolskiego, w jakim celu? Nie wiem. Efekt był taki, że teraz wiosną, kiedy ruszyły prace przechodziło się tak, że na wysokości przejścia dla pieszych od strony północnej trzeba było zejść po stromej kładce, która była szerokości 50 cm, następnie kolejną kładką przedostać się przez budowane tory tramwajowe i trzecią kładką dostać się z powrotem na chodnik przy Prokuraturze. Jeżeli ktoś jest sprawny, jest w stanie poruszać się po śliskich powierzchniach i jeszcze minąć się z innym to gratuluję. Co ma w takim razie zrobić osoba niepełnosprawna, poruszająca się na wózku inwalidzkim? Obecnie sytuacja wygląda trochę lepiej, ponieważ są ukończone przejścia dla pieszych i można przechodzić już z rowerem, ruch dla samochodów jest przywrócony w obie strony, a rowerzyści??

**Przewodniczący Komisji:** Pierwszy oddech, który miasto złapało w ramach polityki rowerowej już się wyczerpał. Pierwsza kadencja Prezydent Miasta zaczęła się od deklaracji podpisania Karty Brukselskiej, takiej, że polityka rowerowa miasta będzie stanowiła jedną z takich ważnych osi rozwoju Łodzi, że to jest to, na co warto stawiać. Stąd później cała konsekwencja działań, oficer rowerowy, kolejne osoby, które dołączają, rower publiczny, walka co roku o większy budżet. Byłoby chyba warto, żeby Pani Prezydent potwierdziła, że ten obszar polityki miejskiej jest bardzo istotny. Najlepsza formuła, jaką możemy przyjąć jest projekt opisujący całą sytuację, jakie są mankamenty w zarządzaniu, które należałoby naprawić, po to, żeby osoby, które za to odpowiadają mogły pracować z takim przekonaniem, że robią coś dla miasta ważnego i temat, którym się zajmują nie jest marginalny i są pełnoprawnymi uczestnikami procesu przygotowania i realizacji tego typu inwestycji. Taki raport przygotuję, skonsultowany z organizacjami pozarządowymi i przedstawicielami Urzędu.

**Wydział Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Bartosz Zimny:** Gdybym mógł zasugerować jedną rzecz, na początku pojawiła się jedna sugestia, czy jeden wydział, jedna jednostka odpowiedzialna za to Zespół czy rozproszenie. Faktycznie ulokowanie jednej osoby odpowiedzialnej za to jest dużo lepszym rozwiązaniem, ale też

nadanie narzędzi formalnych, którymi może realizować tą politykę. Jestem jednym z organów uzgadniających, nie zatwierdzam organizację ruchu, itd.

**Punkt 4.: Omówienie i przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie skargi nr 3 z 2017r. (z zakresu Centrum Usług Wspólnych) – referuje radny p. B. Domaszewicz.**

*(Omawiany dokument znajduje się w teczce nr: DPr-BRM-II.1510.18.3.2017)*

**Radny p. Bartosz Domaszewicz** przedstawił sprawę i zaproponował projekt uchwały.

W dniu 28 marca 2017 r. do Rady Miejskiej w Łodzi wpłynęła skarga przekazana przez Łódzki Urząd Wojewódzki w Łodzi na działania Prezydenta Miasta Łodzi oraz kierownika miejskiej jednostki organizacyjnej Miasta Łodzi, tj. dyrektora Centrum Usług Wspólnych z siedzibą w Łodzi, zmierzające do wyegzekwowania od Skarżącego należności pieniężnych za parkowanie w strefie płatnego parkowania bez uiszczenia opłaty.

W wyniku analizy przedstawionych dokumentów Rada Miejskiej w Łodzi ustaliła, że w celu ostatecznego załatwienia sprawy, Centrum Usług Wspólnych w imieniu Zarządu Dróg i Transportu zwróciło się z wnioskiem do Starostwa Powiatowego w Brzezinach celem potwierdzenia zgłoszenia zbycia pojazdu przez Skarżącego. Otrzymano potwierdzenie zawiadomienia o zbyciu pojazdu na podstawie umowy sporządzonej w dniu 10 maja 2012 r. Nie jest w kompetencji Centrum Usług Wspólnych wyjaśnianie, dlaczego pojawiły się rozbieżności między zapisem w bazie CEPiK a stanem faktycznym, o którym informuje urząd w Brzezinach. Działania Centrum zmierzają do ustaleniu rzeczywistego właściciela pojazdu. Biorąc pod uwagę powyższe opłata dodatkowa ujęta na upomnienu została przekierowana na nowego nabywcę pojazdu, zgodnie z danymi przekazanymi przez Wydział Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego w Brzezinach.

W związku z powyższym skargę należy uznać za bezzasadną.

Komisja przyjęła projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie skargi nr 3 z 2017 r. – **druk BRM 116/2017.**

**Wynik głosowania:** „za” – 5 głosów, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

**Punkt 5.: Przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie petycji dot. linii autobusowej nr 77 – referuje radny p. Kamil Jeziorski.**

*(Omawiany dokument znajduje się w teczce nr: DPr-BRM-II.152.1.2017)*

**Radny p. Kamil Jeziorski** przedstawił sprawę i zaproponował projekt uchwały.

Do Rady Miejskiej w Łodzi wpłynęło pięć petycji wyrażających sprzeciw wobec likwidacji linii autobusowej nr 77.

Po zapoznaniu się z petycjami jak i wyjaśnieniami Zarządu Dróg i Transportu, Rada Miejska w Łodzi ustaliła, iż od dnia 3 kwietnia 2017 roku obsługa strefy przemysłowej w rejonie ul. Puszkina, ul. Technicznej i ul. Dostawczej jest zapewniona linią dowozową „W”, kursującą w dni robocze oraz w soboty i w niedziele w relacji Dąbrowa – Widzew Stadion, na trasie: Dąbrowa – ul. Dąbrowskiego, ul. Wedmanowej, ul. Lodowa, ul. Dąbrowskiego, ul. Puszkina, ul. Rokicińska, ul. Augustów, ul. Służbowa, ul. Puszkina, ul. Rokicińska – Widzew Stadion. Autobusy kursują w godzinach od 4:30 do 22:30 ze zwiększoną częstotliwością w czasie wzmożonego ruchu, czyli około godziny 6:00, 14:00 i 22:00. Powyższe rozwiązanie ułatwia przesiadkę z linii tramwajowych kursujących na trasie W-Z na wspólnych przystankach autobusowo – tramwajowych: Widzew Stadion i na ul. Gogola. Zachowany został również bezpośredni dojazd do Dworca Łódź – Widzew.

Biorąc pod uwagę powyższe działania, petycje złożone do Rady Miejskiej w Łodzi uznaje się za bezzasadne.

Komisja przyjęła projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie petycji wyrażających sprzeciw wobec likwidacji linii autobusowej nr 77 - **druk BRM 115/2017**.

**Wynik głosowania:** „za” – 5 głosów, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

#### **Punkt 6.: Sprawy różne i wniesione**

W punkcie sprawy różne **radny p. Sebastian Bulak** zgłosił potrzebę uzupełnienia ubytków w jezdni na ul. Lutomierskiej, między ul. Włókniarzy a ul. Klonową.

Protokół sporządziła:

Sylwia Woźniak-Taczała

Przewodniczący  
Doraźnej Komisji ds. Transportu

Bartosz Domaszewicz