

**Protokół nr 9/IV/17**  
**posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu**  
**Rady Miejskiej w Łodzi**  
**które odbyło się 13 i 20 kwietnia 2017 r.**  
**w Urzędzie Miasta Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 104**

**I. Obecność na posiedzeniu**

1. Członkowie Komisji

- stan..... 10
- obecnych..... 8/9
- nieobecnych.....2/1

2. Zaproszeni goście – według listy

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

**II. Proponowany porządek posiedzenia:**

1. Informacja z dotychczasowego przebiegu zmiany w siatce połączeń komunikacji zbiorowej.
2. Ułatwienia dla transportu zbiorowego tj. bezwzględny priorytet, zatory na Pomorskiej, wyłączenia ulic z ruchu - czemu "nie da się"?
3. Sprawy różne i wniesione

**III. Przebieg posiedzenia**

Posiedzenie otworzył Przewodniczący Komisji p. **Bartosz Domaszewicz**. Radni jednomyślnie przyjęli zaproponowany porządek.

**Punkt 1.: Informacja z dotychczasowego przebiegu zmiany w siatce połączeń komunikacji zbiorowej.**

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Na chwilę obecną wprowadziliśmy pierwsze poprawki do systemu połączeń w komunikacji miejskiej. Jedną z takich głównych poprawek była zmiana trasy linii 59, 73 i 79 – jadących Radogoszcza w kierunku Placu Wolności. W pierwszym dniu dość poważnie zakorkowało się skrzyżowanie ul. Zachodnia/Legionów z powodu dodatkowych relacji, które tam się pojawiły, m.in.: tramwajowych, z tego względu, żeby troszkę odciążyc to skrzyżowanie, ponieważ tam została przekroczona przepustowość tego skrzyżowania podjęta została decyzja o zmianie tras tych trzech linii tak, aby skręcały skrzyżowanie wcześniej, tj. w ul. Ogrodową. Przy okazji tej zmiany poprawiono 2 przesiadki, stworzony został nowy przystanek autobusowy przy Manufakturze umożliwiający zarówno dojazd do obiektu jak i przesiadkę na ŁTR, jak

również autobusy tych trzech linii zatrzymują się na dotychczasowym przystanku ul. Ogrodowa/Nowomiejska, który jest równolegle położony tuż przystanku tramwajowego, na którym można się przesiąść na linię nr 6 jadącą w kierunku Dołów. Ta przesiadka też jest lepsza, ponieważ w pierwotnej wersji odległość do pokonania od tego przystanku zlokalizowanego na ul. Zachodniej, między ul. Ogrodową, a Legionów do przystanku tramwajowego. Ul. Zachodnia/Legionów była dosyć duża i te dwie przesiadki uległy poprawie. Wciąż wpływają do nas wnioski mieszkańców, np. tygodniowo ponad 500 wniosków. Wszystkie pisma staramy się na bieżąco analizować i w miarę możliwości uwzględniać lub też odrzucać. Z takich podstawowych spraw, to są wnioski o korektę rozkładów jazdy pod kątem dojazdów i powrotów z zakładów pracy, tutaj chodzi głównie o skomunikowanie w godzinach wczesno porannych i na części linii dziennych będziemy dodawać pojedyncze kursy w godzinach wczesnych. Nie chcę na razie wymieniać linii, ponieważ te rozkłady jeszcze się tworzą. Pierwszy taki pakiet zmian chcielibyśmy wprowadzić na przełomie kwietnia i maja dotyczący tych godzin wczesno porannych. Były także uwagi odnośnie gwarantowanych przesiadek, np. w Łagiewnikach między liniami 51 i 61. Kierowcy zostali pouczeni, że mają tam oczekiwać pomiędzy autobusami na te przesiadki. MPK natomiast sygnalizuje problem, że w przypadku większych opóźnień nie mogą tych przesiadek zagwarantować, ponieważ rozbiłoby to rozkład kolejnej linii. Mamy jeszcze problem do rozwiązania, jak długo ten kierowca powinien oczekiwać na drugi autobus. To jest kwestia dogadania się pomiędzy organizatorem a przewoźnikiem. Są także wnioski dotyczące samego systemu informacji dot. siatki, wnioski dotyczą wzoru rozkładu jazdy oraz informacji pasażerskiej wywieszanej na przystankach. Pierwszy element polegający na zwiększeniu wielkości liter na tablicach informacyjnych, na znakach już jest wdrażany. Jednym z pierwszych przystanków był ten przy Manufakturze. Drugi problem dotyczy samych rozkładów jazdy tj. na części przystanków z przyczyn technicznych ten rozkład drukuje się na 2 kartkach.

### **Faza pytań:**

**Przewodniczący Komisji:** Jak wg Państwa wygląda na dziś sytuacja związana z kursowaniem komunikacji zgodnie z rozkładami. Jednym z celów tej zmiany było to, że te rozkłady jazdy będą oddawały rzeczywiste godziny wskazane na rozkładzie, czy tak się faktycznie odbywa, czy są już wnioski w tej sprawie?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Wszystkie rozkłady jazdy były układane we współpracy z MPK Łódź Sp. z o.o. na podstawie doświadczeń zebranych przez przewoźnika. Na części linii ten czas przejazdu został wydłużony, ponieważ były uwagi, że przewoźnik się nie wyrabia. Po tych pierwszych tygodniach dopiero zbieramy informacje nt. tej punktualności, porównujemy te czasy rozkładowe- założone z czasami rzeczywistymi rejestrowanymi przez autokomputery w pojazdach. Na podstawie tych danych będą korygowane rozkłady. Trzeba pamiętać, że to był krótki okres od uruchomienia tej siatki do dziś, dlatego jeszcze trzeba poczekać, żeby pewne powtarzające się opóźnienia, problemy można było wyłowić z tych danych zbieranych przez autokomputery, żeby nie podejmować zbyt pochopnych decyzji.

**Przewodniczący Komisji:** Rozumiem, że ta optymalizacja związana ze zgodnością rozkładu z faktycznym czasem przejazdu jeszcze następuje, to nie jest stan docelowy w tym momencie. Czy ten pakiet zmian w godzinach porannych będzie powiązany z działaniami związanymi z weekendami, ponieważ część linii nie kursuje w weekendy lub kursuje w godzinach, które uniemożliwiają dojazd do miejsc pracy.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Tak, mamy przykład linii obsługującej strefę przemysłową na Dąbrowie. Tam w niedzielę w dotychczasowym

rozkładzie kursów nie było, pracownicy, którzy tam pracują zgłaszali nam takie uwagi, że potrzebują dojazdu i zamierzamy takie kursy w niedzielę na tej linii dodać. Nie będą to kursy całodobowe, to będą kursy w godzinach wieczornych, ponieważ w niedzielę odbywa się Giełda samochodowa.

**Przewodniczący Komisji:** Czy zakończyła się dystrybucja tych mapek, czy jest jakiś regres finansowy w stosunku do podmiotu, który miał te mapki drukować i dystrybuować, czy Miasto planuje inne działania informacyjne dla mieszkańców w tym zakresie?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Akcja informacyjna z tymi gazetkami i mapkami dystrybuowanymi do skrzynek pocztowych powinna się zakończyć, natomiast nie ma informacji od strony technicznej, jak to ostatecznie wyszło. Warto zgłaszać takie informacje na infolinię w UMŁ, na podstawie tych zgłoszeń zamawiający wie, czy ta usługa została wykonana należycie. Kampanią informacyjną zajmuje się i nadzoruje ją Biuro Komunikacji Społecznej.

**Przewodniczący Komisji:** Proszę, aby podsumowanie kampanii informacyjnej dotarło do Komisji. Przechodząc do kolejnej sprawy, sprawy ul. Szklanej po spotkaniu z mieszkańcami na miejscu zdiagnozowałem 3 zasadnicze problemy z punktu widzenia mieszkańców. Pierwsze to jest kwestia bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy możemy przygotować nowej organizacji ruchu na tym obszarze. Drugi element – to jest kwestia miejsc parkingowych. Trzecim elementem jest bezpieczeństwo, hałas, kurz, natężenie ruchu, czy można wyłączyć ulicę z ruchu dla samochodów indywidualnych wyłącznie z dojazdem docelowym dla mieszkańców i zostawili komunikację zbiorową. W części by te postulaty związane z bezpieczeństwem realizowało. Czy można przeprowadzić taką analizę.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Możemy dokonać takiej analizy wspólnie z Biurem Inżyniera Miasta. Do tej pory nie było zgłoszeń ze strony MPK.

**Przewodniczący Komisji:** Poprosimy o informację zwrotną do Komisji.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Słyszę, że nie mamy motorniczych, taboru, kiedy MPK ostatnio złomowało pojazdy i kiedy nie przedłużało umów z motorniczymi. Czy mamy takie dane?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** To jest pytanie bardziej do władz MPK. ZDiT tworząc siatkę połączeń opieraliśmy się na tych danych dostarczonych z MPK odnośnie liczby pojazdów, na tą siatkę, z deklaracji MPK wynika, że nie ma problemu... Siatka jest tak skonstruowana, że wykorzystuje maksymalne możliwości taborowe przewoźnika i został bardzo mały margines na ewentualne linie zastępcze lub awaryjne. Większość tego taboru, który może wyjechać jest w dzień roboczy w ruchu. MPK czyni starania pozyskania nowego taboru.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Poprosiła o informację nt. rotacji pracowników na stanowiskach kierowców w MPK i przyczyny tych rotacji. Dlaczego linie nr 4 i 16 jeżdżą, co 24 min. po szczycie, reszta jeździ co 20 min., kiedy w między-szczycie wiadomo, że ani taboru, ani motorniczych nam nie brakuje.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Jeżeli chodzi o problemy taborowe, ewent. zwiększenie tych częstotliwości, to jest problem w szczycie dnia roboczego, natomiast między-szczyty są formą optymalizacji pracy przewozowej, bo wracamy do tematu zmieszczenia się w pracy przewozowej. Z jednej strony są zgłaszane potrzeby pasażerów, a z drugiej były pewne ograniczenia, którymi były budżet, zasoby taborowe, czy kadrowe przewoźnika i musieliśmy te przeciwstawne elementy pogodzić w tym projekcie.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Tylko w wyniku tego powstały dwie odrębne sieci. W niektórych przypadkach mamy tak, że pojazdy w między-szczytach jeżdżą co 20 min., w innych co 24 min., jeszcze w innych co 30 min. Ta powtarzalność przesiadek w ogóle nie istnieje. O ile musielibyśmy zwiększyć ilość kursów, żeby jednak te przesiadki były częściej niż co 1 godz. Czy to było analizowane?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Jeżeli są problemy z przesiadkami, to na podstawie wniosków mieszkańców, które do nas wpływają będą jeszcze rozkłady korygowane, natomiast bez zgody na zwiększenie pracy przewozowej nie można szafować tymi wozokilometrami.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Mamy takie linie, które są bardziej obciążone, np. na Plac Barlickiego i tam powinno się podnieść częstotliwość nawet do tych 12 min., do tej bazowej częstotliwości, a gdzie indziej są te linie nie potrzebne tak często i tam można by obniżyć częstotliwość do 24 min. Czy to było analizowane?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** tego typu decyzje powinniśmy podejmować, ale dopiero po wykonaniu badań popytu potoków pasażerskich zaplanowanych na jesień. Będą o wóczas takie sztywne informacje, obiektywne na temat tego, czy faktycznie jest taki problem.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Nie możemy badać popytu w momencie, w którym te przesiadki się nie pokrywają, bo ludzie będą rezygnować z komunikacji, jeśli będzie taka sytuacja, że raz na godzinę mogą się przesiąść wygodnie.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Najważniejszym założeniem było takie, żeby zapewnić jak najkrótszy czas oczekiwania na przesiadkę w godzinach szczytu, gdzie podróżuje najwięcej pasażerów

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Czy Obszarowy System Starowania Ruchem rozpoznaje nadjeżdżający pojazd, czy jest to pojazd jadący prosto, czy skręcający i czy w związku z tym system jest tak ustawiony, że jak jedzie tramwaj, który skręca to system włącza akurat dla tego kierunku zielone światło, czy też są wydłużone cykle.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Na podstawie ustawień położenia zwrotnicy. Wykrywa taki tramwaj na torowisku i zależnie od ustawienia zwrotnicy kieruje.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Bardzo często po tym wydłużeniu czasów przejazdów dochodzi do takiej sytuacji, że tramwaj dojeżdżając do przystanku wlecze się, często motorniczowie tłumaczą, że muszą być na czas na przystanku, czy oni nie powinni raczej odjeżdżać o czasie?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** W rozkładzie jazdy liczy się godz. odjazdu, te wszystkie wydłużenia były konsultowane ze ZZ.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Obsługa ul. Gdańskiej. Między ul. Zieloną, a Legionów w weekendy po szczycie w samym centrum miasta tramwaje są co 20 min. czy to jest normalne?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Będzie korekta, ale nie wcześniej niż po badaniach napełnień.

**Radny p. Marcin Zalewski:** Zwracam uwagę na 2 połączenia, które są tak regularnie zgłaszane przez mieszkańców-pracowników, połączenie między Retkinią, a Szpitalem CZMP, trzeba przyjechać do pracy dużo wcześniej, dlatego, że połączenie wymaga przesiadkę w okolicach ul. Pabianickiej. Drugim połączeniem jest powrót z pracy z CT Rzgów do Łodzi.

Kolejną sprawą jest nazewnictwo, np. mieszkańcy Dąbrowy nie wiedzą gdzie jest Dworzec Dąbrowa, kolejną jest Krańcówka Retkinia – tylko, gdzie dokładnie to się znajduje to nikt nie wie. Może warto powrócić do nazw, które wcześniej obowiązywały. Kolejną sprawą jest umieszczanie rozkładów jazdy w gablotach, są wieszane wysoko lub bardzo nisko, czym się kierowało MPK? Czy wszystkie przystanki zostały zaopatrzone w kosze na śmieci? Czy są prowadzone pomiary natężenia osób korzystających z MPK?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** MPK kieruje się takim schematem, że zaczyna od miejsca niższego przygotowanego na rozkłady jazdy i idzie w górę. Co do pomiarów dot. napełnień pojazdów MPK na większości linii jeszcze nie ma z tego względu, że nie wszystkie pojazdy posiadają takie bramki zliczające.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski:** Czy wyłączenie z ruchu odcinka ul. Wierzbowej pomiędzy ul. Źródłową, a ul. północną jest związane z nową siatką połączeń?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** To jest zmiana związana z siatką połączeń, wynikająca z tego, że po przejazdach technicznych przeprowadzonych przez MPK, przewoźnik zgłosił nam uwagi, że autobus skręcający w prawo musi wjeżdżać na pas dla przeciwnego kierunku ruchu. To tworzyło niebezpieczne sytuacje zagrażające bezpieczeństwu ruchu i z tego względu, w celu wyeliminowania tych samochodów na ruchu kolizyjnym z autobusami podjęta została decyzja o tym, żeby ten krótki odcinek wyłączyć z ruchu ogólnego i pozostawić tylko dla pojazdów komunikacji regularnej. Na tym odcinku będą jeszcze dopuszczone autobusy komunikacji międzymiastowej, w pobliżu znajduje się Dworzec PKS *Północny*, przewoźnicy zgłaszali uwagi, żeby również dopuścić ruch autobusów międzymiastowych – do czego można się przychylić. Jednak ze względów bezpieczeństwa ruchu, jeżeli chcemy tą relację zachować, to nie było innej możliwości.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski:** Dzięki takiej zmianie organizacji Rondo Solidarności zostało mocno nadwyrężone, przez co dodatkowo upośledza funkcjonowanie komunikacji miejskiej.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Zdajemy sobie sprawę, że jest to rozwiązanie niepopularne, szczególnie wśród kierowców i mocno uciążliwe dla dużej liczby mieszkańców, ale chcąc mieć autobus to należy pewne ograniczenia w ruchu w takich miejscach wprowadzić. To nie jest jedyne miejsce, gdzie mamy ograniczenie ruchu samochodowego dopuszczające przede wszystkim wjazd komunikacji miejskiej, takie ograniczenie jest także na ul. Kilińskiego.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski:** Czy ktoś analizował możliwość poszerzenia tego odcinka tak, żeby autobus mógł skręcić, mieszcząc się tam?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Taka sytuacja była analizowana, w wyniku infrastruktury podziemnej i wyszło na to, że tam konieczne jest po prostu usunięcie kolizji przejściami podziemnymi, przebudowa, zmiana geometrii krawężników. To już by była inwestycja. Na takie zadanie inwestycyjne nie było środków i tak nie było możliwe do wykonania do 2 kwietnia br. To ograniczenie ruchu było jedyną możliwością takiego doraźnego rozwiązania problemu.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski:** To rozwiązane uznaję za fatalne i dałem się przekonać.

**Radny p. Mateusz Walasek:** Czy Państwo dysponują monitoringiem dotyczącym utrzymania częstotliwości kursów, chodzi o linie nr 96, gdzie były deklaracje 6 min.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Pojazdy wyposażone w autokomputery odhaczają się w systemie i można zweryfikować, czy jechały zgodnie

z rozkładem. Nie było uwag od pasażerów, że ta wysoka częstotliwość nie jest utrzymywana. Przypomnę, że częstotliwość 6 min. funkcjonuje w godzinach największego obciążenia ruchem.

**Radny p. Mateusz Walasek:** Czy są rozważane jakieś rozwiązania, które umożliwiłyby spięcie linii nr 78 i 87?

**Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek:** To są dwie kwestie. Jeśli chodzi o stworzenie punktu styku dla linii nr 78 i 87 MPK na wniosek Związków Zawodowych nie dopuszcza możliwości wyjazdu z ul. Inowrocławskiej w kierunku Żabieńca, co wyklucza nam wydłużenie 78 do tej samej pętli na ul. Inowrocławskiej, na której zaczyna trasę 87, w kierunku przeciwnym 87 nie mogłoby zawrócić na Żabieńcu, bo układ drogowy nie umożliwia wjazdu Wielkopolską i zawrócenia na Wielkopolską oraz układ drogowy na skrzyżowaniu Włókniarzy i Żubardzkiej umożliwia tylko jazdę na prawo-skrętach, czyli Włókniarzy w prawo, w Żubardzką w prawo, w Inowrocławską i ponownie w prawo wyjazd w Wielkopolską – tu, ze względu na duże ryzyko kolizji MPK kategorycznie nie zgadza się na realizowanie tego wyjazdu w drugą stronę. Jeśli chodzi o przesiadki pomiędzy 87, a 96, to wg informacji jest para przystanków na ul. Lutomierskiej, przy ul. Klonowej, gdzie oba te autobusy powinny się zatrzymywać. Jeśli chodzi o brak zatrzymania autobusu nr 87, przy al. Włókniarzy, to Biuro Inżyniera zgłaszało ryzyko niebezpieczeństwa w ruchu w przypadku, gdyby autobus, po wyjechaniu z tego przystanku musiał się przemieścić na lewy pas ruchu.

**Radny p. Mateusz Walasek:** Przyznaję rację, jeżeli chodzi o Lutomierską i Klonową, jak również te dwa rozwiązania są nierealne. Dziękuję za wyjaśnienie przyczyn pierwszego rozwiązania. Były skargi dot. obsługi miejscowości ościennych. Czy pojawiają się z tych miejscowości skargi na rozpięcia linii?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Na początku tych zmian były wnioski o kursowaniu linii komunikującej Stryków, ponieważ w ramach nowej siatki połączenie dociera ona w rejon Dworca fabrycznego tylko w rejon pętli Wydawnicza. Takich wniosków jest coraz mniej, widać, że mieszkańcy przyzwyczajają się do takich przesiadek. Niestety dużo osób przyzwyczajają się dopiero po pewnym czasie, dużo osób chciałoby mieć połączenia bezpośrednie, nie w każdej relacji jest to możliwe. W przypadku linii docierających z północno-wschodnich rejonów miasta, tam były do wyboru linie nr 53 i 60. W przypadku skomunikowania z Dworcem kolejowym, Stryków ma dostęp do stacji na terenie swojego miasta, natomiast Nowosolna, Brzeziny w ogóle dostępu do kolei nie mają dlatego wybór, czy skierować 60 czy 53 do Dworca Fabrycznego wydaje się być prosty.

**Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek:** Z sygnałów docierających do Biura Strategii – pojawiają się sygnały dot. braku linii komunikacyjnej między Starową Górą a cmentarzem w Gadce Starej (od mieszkańców Rzgowa oraz Łodzi). To jest decyzja Gminy Rzgów, która nie chce finansować tego odcinka, stan pętli w Gadce Starej jest dramatyczny, musimy interweniować w Gminie o to, żeby usuwać elementy typu sterzące pręty zbrojeniowe, które wbijają się w opony. Jeśli chodzi o autobus nr 78, tu są bardzo różne wnioski, część mieszkańców Aleksandrowa woli taką formę, kiedy o jedzie wprost po Aleksandrowskiej wolałaby zachować go na Rojnej, pojawiają się także głosy, że skrócenie tej linii do Żabieńca jest dodatkowym problemem, natomiast należy przypomnieć, że autobus 78 jadący do centrum Łodzi, jeżeli złapał opóźnienie w rejonie Kochanówki, to opóźnienie się przenosiło się, bądź było zwiększane na ul. Zachodniej, Drewnowskiej, na Lutomierskiej i to opóźnienie było przenoszone od wyjazdu, aż do wyjazdu z Łodzi do Aleksandrowa. Linie obsługujące Kalonkę, Skoszewy (53 C i D) jest przyjmowana dobrze.

**Miejska Rada Seniorów p. Barbara Jędrzejewska-Wysocka:** Do nas właśnie wpływa najwięcej skarg. To jest komunikacyjny bubel. Zapomnieli Państwo, że Łódź jest miastem, gdzie jest większość seniorów, chcielibyśmy np. żeby przystanki były z peronami. Podobno linia 57 została skrócona z powodu długiej trasy, po rozmowie z kierowcami uzyskałam informację, że bardziej się męczą jadąc Sienkiewicza. Jak można skomunikować Górny z Centrum?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Można skomunikować chociażby linią 57 do Centrum, natomiast w kierunku Widzew -linią 69.

**Miejska Rada Seniorów p. Barbara Jędrzejewska-Wysocka:** Dostęp z Górnej do terenów rekreacyjnych (poprzednia linia 61) – Młynek.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Dostęp na Młynek jest możliwy kilkoma wariantami nr 71.

**Miejska Rada Seniorów p. Barbara Jędrzejewska-Wysocka:** Na jednej z Komisji była mowa o braku kierowców i autobusów, a Prezes MPK stwierdził, że kierowcy i autobusy czekają na bazie.

**Przewodniczący Komisji:** Był niedobór motorniczych i mają być doszkalani.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Zawsze jest tak, że na zajezdni jest pewna pula kierowców – rezerwowych, których zadaniem jest żeby obsłużyć komunikację zastępczą.

**Mieszkaniec ul. Szklanej p. J.K:** Czy Państwo wiedzą (do ZDiT i BIM) jakie są szczegółowe zasady ruchu w strefie zamieszkania dotyczące możliwości korzystania z drogi przez dziecko w wieku do 7 lat bez opieki osoby starszej? Czy w kontekście takiego Rozporządzenia można zdjąć progi spowalniające?

**Przewodniczący Komisji:** Czy dla Państwa takie rozwiązanie polegające na nowej organizacji ruchu, której podstawą będzie ograniczenie ruchu samochodów wyłącznie do wjazdów docelowych, oznakowanie poziome jest do przyjęcia?

**Mieszkanca ul. Szklanej p. J.J.:** To jest dobra propozycja. Jaki jest obecnie status formalno-prawny tej ulicy?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Nie posiadam przy sobie wypisu z rejestru gruntów i nie mogę odpowiedzieć na to pytanie. Podkreślam jednak, że jeżeli jest droga wewnętrzna to nie ma przepisu zakazującego jazdy autobusem po drodze wewnętrznej. Tak samo jak nie ma czegoś takiego jak zakaz kierowania autobusów poprzez strefę zamieszkania.

**Mieszkanca ul. Szklanej p. J.J.:** Dwa dni przez planowaną jazdą nowej linii 85A i 85B postawiono tabliczki, że łącznik został nazwany ul. Szklaną. Dlaczego wprowadza się mieszkańców w błąd.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Jest to droga gminna.

**Mieszkanca ul. Szklanej p. J.J.:** Kiedy można liczyć na rozważenie propozycji o wyprowadzenie ruchu z tego łącznika?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Przystąpimy do takiej analizy po Komisji. Zarząd Dróg przygotowuje wspólnie z Biurem Inżyniera Miasta taką informację w przeciągu 3 tyg.

**Mieszkanca ul. Szklanej p. J.J.:** Dlaczego poprowadzono tylko 2 przystanki, skoro chciano zapewnić mieszkańcom dojazd ul. Franciszkańskiej i nie poprowadzono do ul. Inflanckiej.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Ponieważ tutaj chodziło o połączenie również wnętrza osiedla i tej ul. Marysińskiej jedną linią.

**Inspektor Oddziału Monitorowania Strategii i Programów w Biurze Strategii Miasta p. Tomasz Bużalek:** Wyjazd z ul. Franciszkańskiej jest możliwy tylko w prawo, w kierunku wschodnim, następnie na skrzyżowaniu z ul. Marysińską nie ma możliwości zawrócenia autobusem, więc autobus może tylko skręcić bądź pojechać prosto, czyli, żeby skierować się do pętli przy rondzie Powstańców należałoby jechać ul. Astrów i ul. Warszawską. Wyjazd zaś musiałby odbywać się zupełnie innymi ulicami, czyli z pętli na rondzie Powstańców na Inflancką i następnie w prawo. W ten sposób nie komunikujemy wnętrza osiedla, czyli ul. Marysińskiej, która dotychczas ten dojazd miała. Oznacza to dla ul. Marysińskiej zdecydowane dodatkowe pogorszenie, bo straciłaby w ogóle komunikację autobusową.

**Uniwersytet Łódzki p. K.Ś.:** Czy istnieje możliwość zainstalowania w tym miejscu (na skrzyżowaniu z Inowrocławską w ul. Wielkopolską) sygnalizacji świetlnej? Druga sprawa dotyczy protestu Mieszkańców ul. Szklanej, którego nie popieram, mnie się podoba pomysł, żeby ten autobus jechał do Centrum. Wydaje się, że przyczyną tego protestu jest nie dokończenie systemu układu drogowego w tamtej części miasta. W Studium zagospodarowania przestrzennego Łodzi mamy korytarze drogowe wyznaczone w ten sposób, że ul. Marysińska miała się łączyć z ul. Obrońców Westerplatte, natomiast ul. Boya-Zeleńskiego miała iść przez ulicę, która nazywana jest Tokarzewskiego z ul. Dolną.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Stara linia 57 była tak naprawdę linią ślepą, ona tylko zjeżdżała z jednej strony w Osiedle, natomiast nowa linia 85 obsługuje to Osiedle w dwóch kierunkach.

**Mieszkanca ul. Szklanej p. J.J.:** Stara linia nr 57 była super, natomiast 85 jeździ puste.

**Przewodniczący Komisji:** przerwał posiedzenie do 20 kwietnia do godz.12:30.

**Drugą część posiedzenia w dniu 20. 04. 2017 r.** otworzył Przewodniczący Komisji p. **Bartosz Domaszewicz**, który zaproponował przyjęcie dodatkowego punktu dotyczącego sprawy przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu Lutomska-Bazarowa oraz dwa projekty uchwał: w sprawie skargi nr 2 z 2017 r. i terminu rozpatrzenia skargi nr 3 z 2017 r.

### **Punkt 2.: Omówienie i przyjęcie projektu w sprawie skargi nr 2 z 2017 r. – referuje radny p. Mateusz Walasek.**

*(Omawiany dokument znajduje się w teczce nr: DPr-BRM-II.1510.18.2.2017)*

**Radny p. Mateusz Walasek** przedstawił sprawę i zaproponował projekt uchwały uznający skargę za bezzasadną.

Skarga dotyczyła nienależytego utrzymania nawierzchni ul. Flamandzkiej. W skardze tej opisano stan nawierzchni w/w ulicy będącej drogą gruntową trudną do przejechania po opadach deszczu i niedogodności, które ten stan powoduje dla Skarżącego i jego sąsiadów. Skarżący wnioskował o podjęcie przez Urząd Miasta Łodzi i Prezydenta Miasta działań doraźnych umożliwiających korzystanie z drogi jak i rozważenie w przyszłości wykonania dalszych inwestycji.

W wyniku analizy dokumentów przedstawionych przez Skarżącego i Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi. Rada Miejskiej w Łodzi ustaliła, iż ze względu na stopień nawodnienia gruntu spowodowany wysokim poziomem wód gruntowych po okresie zimowym lub też większych opadach deszczu równanie ul. Flamandzkiej nie jest możliwe i nie przyniesie żadnego pozytywnego skutku. Jednocześnie Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi



poinformował, że sprawę przekazano do Łódzkiej Spółki Infrastrukturalnej Sp. z o.o. jako jednostki odpowiedzialnej za budowę infrastruktury kanalizacyjnej w Mieście. Dopiero po powstaniu kanalizacji deszczowej Zarząd Inwestycji Miejskich będzie mógł podjąć działania na rzecz utwardzenia ul. Flamandzkiej. Jednocześnie Zarząd Dróg i Transportu w Łodzi poinformował o tym, iż aktualnie są wykonywane prace polegające na równaniu ulic obejmujące również ul. Flamandzką, które o ile pozwolą na to warunki atmosferyczne powinny się zakończyć do 15 kwietnia 2017 r.

**Wynik głosowania:** „za” – 6 głosów, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

### **Punkt 3.: Przyjęcie projektu w sprawie terminu rozpatrzenia skargi nr 3 z 2017 r.**

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

Komisja przyjęła projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie terminu rozpatrzenia skargi nr 3 z 2017 r.

**Wynik głosowania:** „za” – 6 głosów, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

### **Punkt 4.: Ułatwienia dla transportu zbiorowego tj. bezwzględny priorytet, zatory na Pomorskiej, wyłączenia ulic z ruchu - czemu "nie da się"?**

**Przewodniczący Komisji:** Założenia zmiany siatki połączeń w mieście powinno obejmować takie działania, które mają charakter infrastrukturalny, ponieważ od pewnych działań twardych to można przestawiać te autobusy i tramwaje do woli po Łodzi, a takich spraw się na pewno nie rozwiąże. Pozwoliłem sobie wymienić kilka elementów, które wydaje się niezwykle istotnych, jednym z nich są zatory na ul. Pomorskiej, w rejonie ronda Solidarności. Grupa zorganizowana „NIE dla korków na Pomorskiej” próbuje zmobilizować Urząd do działań inwestycyjnych po to żeby to skrzyżowanie, ważne dla Łodzi, udroźnić i żeby zakończyć z sytuacją, w której na Pomorskiej potrafi stać 5, 6, 7 składów tramwajów w korku do świateł. Przedstawiciel Grupy zorganizowanej przybliży problem.

**Pan Maciej Sobieraj.:** Sprawa na rondzie Solidarności jest wszystkim znana. Aktualnie mamy tam linie tramwajowe nr 15, 17, 45 i 46 w dni robocze, do tego jest to miejsce na tyle newralgiczne, ponieważ dojeżdżają tam i wyjeżdżają składy z zajezdni tramwajowej na ul. Telefonicznej w związku z tym w godzinach szczytu są tam duże opóźnienia sięgające do 15 min i więcej. Tramwaje linii 45 i 46 jeżdżą w kierunku Zgierza i Ozorkowa. Osoby, które do tej pory do Zgierza miały 16 obecnie z 11 na Helenówku przesiadają się w 45. Te rozkłady są w przybliżeniu zgrane ze sobą, ale są zgrane na papierze, gdy na rondzie mamy korki to tramwaje przyjeżdżają opóźnione i osoby muszą czekać. Jeżeli chodzi o zmianę to wiemy, że jest taka sytuacja, że samochody stoją na torowisku – od str. wschodniej, czyli po str. Infosysu i Wydziału Prawa i Administracji. Propozycja jest taka, że wiąże się z kilkoma przesunięciami instalacji, ale przede wszystkim przesunięciem krawężnika ze strony wschodniej o pół metra i wtedy samochody mają odseparowany pas od tramwaju. Tu nawet nie trzeba przestawiać żadnych słupów trakcyjnych. To, co jest do zrobienia to przebudowa dwóch wpustów ulicznych. Pytanie, czy np. ta studzienka teletechniczna jest do przebudowy. Po stronie zachodniej mamy sytuację bardziej skomplikowaną, ponieważ są miejsca postojowe i chodnik. Chodnik mierzy od 3,5 do 4 metrów, to wymagałoby przesunięcia o ok. 1 m, co wiązałoby się z zabraniem miejsca dla pieszych co pozwoliłoby odseparować ruch aut. Dodatkowo postulujemy wybudowanie przystanku wyniesionego (takiego jak na ul. Piotrkowskiej) od strony zachodniej na ul. Pomorskiej, tutaj mamy wysepkę, z drugiej strony mamy przystanek wyniesiony. Ponadto motorniczy postulowali o przystanek

podwójny, jednak groziłoby to wycięciem drzewa. Projekt do Budżetu Obywatelskiego wpadł, ze strony ZDiT opinia, co do wykonania technicznego i celowości była jak najbardziej pozytywna, ale sprawa rozbiła się o jedną działkę. Działka należy do Skarbu Państwa, a Budżet Obywatelski nie pozwala, aby zgłaszać projekty i inwestować na działkach należących do Skarbu Państwa. Jeżeli BO nie pozwala, to czy możemy przeznaczyć środki z ogólnego budżetu i to rondo przebudować. Można jeszcze próbować zamknąć ruch od ul. Wierzbowej do ul. Pomorskiej, ale to nie jest do końca dobry pomysł, ponieważ dosyć mocno obciążą się kierunek na ul. Uniwersyteckiej.

**Przewodniczący Komisji:** Zaproponował, że w imieniu Komisji zwróci się z apelem do Prezydenta Miasta Łodzi o udział przedstawicieli Zarządu Dróg i Transportu oraz Zarządu Inwestycji Miejskich w posiedzeniach Komisji.

Zapytał, czy ten wniosek był weryfikowany na Komisji Budżetu Obywatelskiego.

**Pan Maciej Sobieraj.:** Jeszcze nie.

### Faza pytań.

**Uniwersytet Łódzki p. K.Ś.:** W odniesieniu do przedstawionej propozycji chciałbym uzupełnić kwestię genealogii tej sprawy. Taka propozycja pierwszy raz była procedowana w roku 2010, to były czasy, kiedy Zarząd Miasta sprawował p.o. Prezydenta p. Tomasz Sadzyński, wówczas powołano takie komisje z udziałem MPK i ZDiT, które miały wypracować rozwiązanie zmierzające w celu umowy powierzenia, którą obecnie mamy. W ramach tych prac ZDiT zobowiązał się, że z wydatków bieżących to zrobi. Z punktu widzenia obywatela istotną kwestią jest to, żeby mieć pewne zaufanie do Urzędu, które wynika, że złożona deklaracja nie została zrealizowana.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Zaproponowała przygotowanie przez Komisję Uchwałę stanowiskową dotyczącą tej inwestycji. Zaniechania ze strony organizatora ruchu, jednostki zarządzającej drogami w mieście to są wieloletnie i nie świadczą o trosce o transport publiczny, jak również o większą przepustowość naszych dróg, na którą organizator ruchu się powołuje. Mimo tylu napomnień mieszkańców sprawa została pominięta.

**Radny p. Bogusław Hubert:** Dołączył się do głosu przedmówczyni. Czy jako wnioskodawca, jest Pan w stanie ograniczyć to zadanie do części wschodniej.

**Pan Maciej Sobieraj.:** Nie było w tej sprawie żadnego kontaktu, żeby można było coś ustalać. Jesteśmy otwarci.

**Radny p. Bogusław Hubert:** Ponieważ usłyszałem od Pana, że jest możliwość zmniejszenia tego zadania, to obiecuje, że z radną p. Urszulą Niziołek-Janiak jako Komisja Budżetu Obywatelskiego w tym kierunku pójdziemy.

**Pan Maciej Sobieraj.:** Jeżeli chodzi o Budżet Obywatelski to mnie osobiście nie zależy, bo to jest zawsze ryzyko, czy ktoś zgłosuje. Ta sprawa jest na tyle paląca, że warto ją zrobić tu i teraz wraz z remontem tego ronda. Jak to skończy już rację bytu ze względu na Budżet Obywatelski to nie muszę zbierać splendoru, że mój projekt wygrał, ważne jest to, żeby to zostało zrobione jak najszybciej, a jako, że to była jedyna droga na wykonanie tego to dobrze.

**Radny p. Bogusław Hubert:** Dziwię się, nie tylko przy tym projekcie, że jednostki organizacyjne – ZDiT, nie mając zaplanowanych pieniędzy w budżecie nie chce sięgnąć do pieniędzy, które są w ramach Budżetu Obywatelskiego.

**Radny p. Mateusz Walasek:** Który raz ten projekt trafia do Budżetu Obywatelskiego?

**Pan Maciej Sobieraj.:** Trzeci.

**Radny p. Mateusz Walasek:** Jeżeli jednostka realizująca podtrzymuje wniosek, że jest to niemożliwe w ciągu jednego roku budżetowego do zrealizowania, to jaka jest szansa, że to zdanie zmieni.

**Pan Maciej Sobieraj:** Jak tą sprawę ocenia Biuro Inżyniera Miasta?

**p.o. kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach p. Janusz Maciaszek:** Dla nas jest to dobre rozwiązanie, ale jesteśmy poza zasięgiem. Wycenić jest nam bardzo trudno, ale boimy się, że tam będzie bardzo dużo kolizji podziemnych. Np. chcieliśmy żeby nam poszerzyli metr na ul. Wierzbowej i nie można nic tam zrobić, tam jest kolizja za kolizją, to są te najgorsze rzeczy, których nie możemy zrobić ze względu na czasokres, w jakim to będzie robione.

**Radny p. Marcin Zalewski:** Jedna uwaga do dyskusji, jeżeli mówimy o tej małej działce to sugestia do autora, żeby nie pozbywał się tej części zachodniej tego projektu, tylko, żeby ewentualnie wyciął ten kawałek działki, a co Miasto w zakresie inwestycyjnym zrobi to już jest jego problem. W moim odczuciu, jeżeli nie ma takiej możliwości, żeby to w roku budżetowym wykonać, to niech chociaż projekt powstanie.

**Pan Maciej Sobieraj:** Projekty nie są dopuszczane do głosowania, tylko zadanie.

**Uniwersytet Łódzki p. K.Ś.:** Tam jest taki odcinek, pomiędzy rondem a ul. Matejki, gdzie właśnie Inwestor budujący biurowiec poszerzył tą jezdnię i te prace z tym związane odbyły się bez zamknięcia ruchu tramwajów.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Pod względem ruchowym to rozdzielenie tramwaju do pasa ruchu dla samochodów byłoby zasadne.

**Radny p. Bogusław Hubert:** Przy remoncie torów na tym skrzyżowaniu nie można załatwić sprawy tej działki na przebudowę?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Remont torowiska jest remontem odtworzeniowym/utrzymawczym, czyli trzymamy się tej geometrii torowiska, która obecnie jest i jest to tylko wymiana poszczególnych elementów technicznych tego torowiska bez zmiany geometrii. Natomiast jakiegokolwiek zmiany, chociażby w układzie krawężników, geometrii torów wymagają już projektu i jest to inwestycja.

**Radny p. Sebastian Bulak:** Ile czasu zajmuje Państwu utworzenie projektu w tym przypadku?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** To bardziej pytanie do Zarządu Inwestycji Miejskich. Jeżeli nie byłyby to zmiany dotyczące całego skrzyżowania, wszystkich wlotów to ok. pół roku.

**Pan Maciej Sobieraj:** Chciałem zgłosić na następne posiedzenie zmianę geometrii/przebudowa ul. Franciszkańska/Północna, obecnie jest tam lewoskręt z północy na wschód. Warto pomyśleć, w jaki sposób można zmienić geometrię tej drogi, czy zrobić wysepkę dla pasażerów. Tam jest taki problem, że przez dwa pasy ruchu musieliby przechodzić pasażerowie do tramwaju. Można się zastanowić, czy nie zrobić rozwiązania podobnego jak na Nowomiejskiej, kosztem trochę wejścia w park.

**Przewodniczący Komisji:** Zaproponował na początek zająć się ul. Pomorską i przygotować projekt uchwały-stanowiska Komisji o przystąpieniu do przygotowania dokumentacji projektowej przebudowy tego ronda.

**Pan Maciej Sobieraj:** Postulowałbym o rozbić tę inwestycję na dwie części, na wschodnią i zachodnią. Wydaje się, że zakres tej części wschodniej jest o wiele mniejszy niż po stronie zachodniej i być może udałoby się to zrealizować szybko i sprawnie.

**Przewodniczący Komisji:** Kiedy rozmawialiśmy o nowej siatce połączeń to ustalono, że sprawne funkcjonowanie komunikacji będzie wymagało częściowego wyłączenia z ruchu pewnych ulic w Łodzi. Które z tych ulic, które pierwotnie były planowane dało się wyłączyć z ruchu, a których nie i dlaczego?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Przede wszystkim największa zmiana, jaka nastąpiła po otwarciu Dworca Fabrycznego dotyczyła ograniczenia na ul. Kilińskiego, natomiast głosy przeciwników ograniczenia ruchu już się trochę uspokoiły. Wyłączony z ruchu przelotowego jest także odcinek pomiędzy ul. Jaracza i Narutowicza, także z powodu otwarcia Dworca, ul. Zielona na odcinku między ul. Piotrkowską.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Zaproponowała wyłączenie z ruchu lub ograniczenie wjazdu na ul. Kopernika oraz ul. Gdańskiej (między Zieloną a Kopernika).

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Gdańska to jest temat połączony z ul. Kopernika. Na ul. Kopernika też zostały wprowadzone ograniczenia ruchu na odcinku al. Włókniarzy - Łąkowa. Głównym powodem było konieczność zapewnienia przejazdu tramwajów i jednocześnie ograniczyć liczbę samochodów wjeżdżających i parkujących, co często blokowało przejazd tramwajów. Ul. Gdańska jest tematem otwartym do dyskusji. ZDiT będzie się przyglądał jak ta komunikacja funkcjonuje.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Poza wyłączeniem ulic miały być udogodnienia dla transportu zbiorowego, m.in. na Jaracza i Tuwima, były rozważane busekspresy.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Jeszcze takie decyzje nie zapadły. Temat jest otwarty. Ze względu na bardzo duże natężenie ruchu na tych ulicach, ten ruch się będzie musiał przenieść na inne trasy.

**Radny p. Mateusz Walasek:** Często te spowolnienia powstają z zajęcia jednego pasa, np. auta dostawcze, skrzyżowanie ul. Kilińskiego/ Jaracza - wyłom i słupek ograniczający. Różne czynniki powodują to korkowanie.

**Przewodniczący Komisji:** Proszę o przeanalizowanie i przygotowanie na jedno z posiedzeń Komisji przed wakacjami te miejsca, gdzie podróż łapie największe straty/opóźnienia i z czego one wynikają. Tam, gdzie wynikają z kolizji w ruchu z samochodami, które korkują, nieprawidłowo parkując, to będzie trzeba się zastanowić nad sprawnym i wspólnym rozwiązaniem takich problemów.

**Radny p. Sebastian Bulak:** Proszę, aby do tych informacji ZDiT przygotował też informację nt. ilości skarg na funkcjonowanie danych linii tramwajowych czy autobusowych.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Przy takiej dużej liczbie pism przygotowanie takiego zestawienia będzie utrudnione.

**Przewodniczący Komisji:** Zaproponował, aby w maju zająć się tymi zmianami, które już sami jesteśmy w stanie zaobserwować, które wynikają z twardych danych liczbowych. Dlaczego się nie da - bezwzględny priorytet na Łódzkim Tramwaju Regionalnym i Trasie W-Z?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** To zależy gdzie. Analizy są prowadzone przez Zespół zajmujący się Obszarowym Systemem Sterowania Ruchem i miarę możliwości to, co się dało poprawić –jest poprawione. Kompleksowo kwestie priorytetu, sygnalizacji, organizacji ruchu będą prezentowane podczas sesji w dniu 26 kwietnia 2017 r.

## **Punkt 5.: Sprawa przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu Lutomierska-Bazarowa.**

**Przewodniczący Komisji:** Z czego wynika zamknięcie zastawienie barierkami przejścia Bazarowa/Lutomierska?

**Biuro Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** Zwróciliśmy się wcześniej do MPK o przestawienie przystanku. Usytuowanie przystanku w tym miejscu z tym przejściem, które zlikwidowaliśmy nie mogło dalej istnieć chociażby po wydarzeniach, jakie miały miejsce na ul. Wyszyńskiego. Zaczęły napływać inne sygnały, że takie przejścia w mieście też istnieją. Prowadząc obserwacje przy ul. Limanowskiego stwierdziliśmy, że zasadniejsza będzie likwidacja tego przejścia, tym bardziej, że po drugiej stronie skrzyżowania jest przejście dla pieszych, które może zapewnić wzajemną widoczność kierujący – pieszy. Takie działania były także poparte prośbą Komendy Miejskiej.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Jeżeli Policja wskazuje tego typu rozwiązania, jako bezpieczniejsze to jest coś nie tak. Pieszy ma prawo oczekiwać, że będzie miał blisko do przejścia dla pieszych, zwłaszcza do przystanku. Czy Państwo brali pod uwagę nie przeniesienie przystanku, tylko zrobienie wysepki, zawężenia pasa ruchu, żeby samochody tam tak szybko nie jeździły.

**Biuro Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** Lokalizacja przejścia dla pieszych w tej odległości przystanku jest nawet niezgodna z obowiązującymi przepisami. Ta wysepka, jaką byśmy tam zrobili to ten pieszy i tak by wychodził zza autobusu. Mam zapewnić bezpieczne przejście pieszemu.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** To może zlikwidować zatokę?

**Biuro Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** Chciałem przenieść przystanek. Tylko autobus zatrzymując się na pasie ruchu, zatrzyma całe skrzyżowanie.

**Radna p. Urszula Niziołek-Janiak:** Czy były przeprowadzane takie analizy, co można by było zrobić poza zlikwidowaniem przejścia dla pieszych. Tam jest skrzyżowanie.

**Radny p. Marcin Zalewski:** Czy ta sprawa była omawiana na posiedzeniu Miejskiej Rady Bezpieczeństwa?

**Dyrektor Biura Inżyniera Miasta p. Maciej Formański:** Około 30 miejsc zostało szczegółowo przeanalizowanych, włącznie z wizją lokalną członków zespołu roboczego, reprezentowanych przez kilka podmiotów i jednostek z UMŁ. One przerodziły się na konkretne rekomendacje, co do prac inwestycyjnych.

**Uniwersytet Łódzki p. K.Ś.:** Z tymi przystankami autobusowymi na ul. Lutomierskiej był taki problem, że autobus, który jedzie w kierunku Centrum miał mieć przystanek zlokalizowany na ul. Zachodniej, po skręceniu w prawo i na skutek nalegań osób, które prowadzą tam te punkty handlowo-usługowe jednak postanowiono przywrócić ten przystanek w miejscu przed skrzyżowaniem. W związku z tym jest pytanie, czy nie lepiej wrócić do tej organizacji ruchu.

**Biuro Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** Pytanie należy skierować do Zarządu Transportu.

**Przewodniczący Komisji:** Zróbmy w ten sposób, mamy to skrzyżowanie, każda decyzja w sprawie przystanku, przejścia dla pieszych czy zatoki wpływa na całą organizację na tym skrzyżowaniu. Czy możemy na jednym z posiedzeń, na rzutniku obejrzeć i zastanowić się jak można racjonalnie to zrealizować, tak, żeby pieszy mógł się poruszać, mieć maksymalnie blisko do przystanku.

**Biuro Inżyniera Miasta p. Jarosław Olszewicz:** W spotkaniu powinien uczestniczyć Komendant Miejski Policji, Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego...

**Dyrektor Biura Inżyniera Miasta p. Maciej Formański:** Zastanawiając się nad pewną logiką procesu, o którym mówimy, mamy do czynienia ze zbiorem pewnych procesów. Kompetencje planistyczne, co do kształtowania nowych kroków inwestycyjnych zostały przesunięte w stronę Architekta Miasta.

**Fundacja Fenomen p. H.B.:** Zaproponował, żeby Komisja Transportu zaproponowała Urzędnikom, żeby sprowadzili Miejską radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na tory, na które zostały stworzone. Wzorujemy się na Gdańsku, tamto ciało spotyka się raz w miesiącu ustala takie rzeczy, a później odporniej Komisji przedstawia rezultaty swojej pracy. To chyba tak powinno wyglądać, gdzie najpierw specjaliści doradzają urzędnikom, którzy mogą podjąć decyzję ostateczną, a później, patrzą czy to wszystko funkcjonuje. To konkretne przejście zostało zlikwidowane. Proszę, jeżeli są takie kontrowersyjne pomysły, wysuwane przez Policję, która kontra-pas uważa za nielegalny. Biermy przykłady z miast takich jak Gdańsk, w którym wypadkowość spadła i nie poprzez likwidację przejść dla pieszych.

**Przewodniczący Komisji:** Systemowe rozwiązanie związane z funkcjonowaniem i relacjami pomiędzy poszczególnymi ciałami należy omówić, żeby nie utknąć z tematem w gąszczu całych problemów. Na kolejne posiedzenie proszę o informacje nt. działań Miejskiej Rady Bezpieczeństwa.

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

**Radny p. Marcin Zalewski:** Podczas jednej z audycji radiowych dzwoniła mieszkanka, która prosiła o sprawdzenie możliwości powstania przejścia dla pieszych oraz komunikacji na ul. Wiączyńskiej w ciągu tygodnia i w weekendy. Prowadzone prace remontowe na skrzyżowaniu Śmigłego-Rydza i Dąbrowskiego zeszły ze strony wschodniej i cały płat chodników został rozebrany, jest ziemia i błoto, a wszystkie prace są prowadzone na skrzyżowaniu z drugiej strony. Proszę uczulić wykonawcę, że jeżeli już schodzi z tej części to żeby ten chodnik zrobił, bo jest to ogromne utrudnienie dla wszystkich mieszkańców, którzy muszą korzystać z tego przejścia. Kolejna uwaga dotyczy zmiany sieci komunikacyjnej na Dworcu Fabrycznym, rozbicie przystanków w przesiadkowie w ciągu 1,5 km dla osób starszych jest niewykonalne i zniechęca do korzystania z transportu publicznego.

**Przedstawicielka Miejskiej Rady Seniorów:** Zgadzam się absolutnie z tym jak są rozstawione autobusy w przesiadkowie, żeby znaleźć odpowiedni autobus lub rozkład jazdy szukanego autobusu to trzeba pokonać sporą trasę. Powinna być jedna tablica wspólna dotycząca wszystkich linii zatrzymujących się na przesiadkowie.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Zaczniemy od tego, że stanowiska linii 57 i 85 wjazdowe znajdują się obok siebie, natomiast ww. sytuacja prawdopodobnie wynika z tego, że kierowca miał przerwę i zatrzymał się na wcześniejszym przystanku po to żeby wypuścić pasażerów (*fragment niemożliwy do odsłuchania*)

**Przedstawicielka Miejskiej Rady Seniorów:** Ale nie było na tablicy świetlnej nawet nr 57, nie było tablicy z takimi nr. Poszłam wówczas pieszo do ul. Kilińskiego, poczekałam na tramwaj nr 5, którą dojechałam na miejsce. Jechałam 1,5 godziny.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Jeżeli pojazd ma włączony auto-komputer to tablica powinna go automatycznie wykrywać.

**Mieszkaniec p. L.K.:** Jest ten schemat i na schemacie jest zaznaczony pewny układ stanowisk, ale pewnie jest nieaktualny, niektóre stanowiska się nie zgadzają, a czy na każdym stanowisku nie można wywiesić schematów osobno, jakie autobusy na którym stanowisku stoją?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Jest to możliwe do wykonania, natomiast trzeba pamiętać, że dopóki nie ustalimy dokładnie, jak tam mamy ustawiać autobusy, jak pasażerowie się najczęściej przesiadają. Jeżeli chodzi o ten schemat linii, który był przekazywany mieszkańcom, tam mamy taką sytuację na schemacie autobusowym, że są kółka przy Dworcu Fabrycznym w dwóch rzędach. Górny rząd odpowiada jezdni północnej, przed Dworcem, natomiast dolny rząd odpowiada tym wszystkim stanowiskom i liniom poruszającym się po jezdni południowej. Sądziłem, że to będzie czytelne.

**Przedstawicielka Miejskiej Rady Seniorów:** Tramwaj nr 16 jest zabrany z weekendów, a to jest przecież linia, która łączy Kurczaki z Dworcem Kaliskim, dlaczego jest zabrana, jeździ tylko 15?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Ten obecny układ to jest pokłosie dawnego układu linii 15 i 15A, gdzie ten wariant dodatkowy służył wzmocnieniu obsługi komunikacyjnej na al. Politechniki i Żeromskiego. W weekend tych pasażerów na tych ciągach komunikacyjnych jest mniej ten wariant dodatkowy wówczas nie kursuje. Były kursy weekendy wydłużone do Zgierza.

**Mieszkanica ul. Szklanej p. J.J.:** Dlaczego jest tak zniszczone pobocze, skoro 2 pojazdy miały się spokojnie mijać na ul. Szklanej?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Jeżeli są takie problemy z mijaniem się autobusów, to takie przypadki zawsze są zgłaszane przez kierowców. Do tej pory takich sygnałów nie było.

**Mieszkaniec p. L.K.:** Złożył wniosek o skierowanie autobusu 85 do ul. Spornej.

**Mieszkanica Os. Pogórze p. A.K.:** Chciałam zainteresować sprawą linii autobusowej 58, która łączyła Osiedle z Placem Dąbrowskiego, które było centrum przesiadkowym. Obecnie linia 58 (A, B, C) wjeżdża na teren Centrum Dydaktycznego całkowicie pomijając Osiedle. W zeszłym roku zamknięto ul. Widzewską, jedyną drogą, która nas łączy z Trasą W-Z jest ul. Niciarniana, gdzie na odcinku od ronda do Niciarnianej stoi się 30-35 min. i praktycznie w każdą stronę stoimy w korku. Dzisiaj zabrano nam jeszcze autobus. Propozycja mieszkańców była taka, żeby 58 A jeździło sobie przez Centrum, ale B i C musi jeździć przez osiedle. Co mają zrobić starsi ludzie i jak mają się z osiedla wydostać.

**Przewodniczący Komisji:** Dlaczego nie może jeden z tych wariantów jeździć przez Osiedla Podgórze?

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** Celem tej zmiany było skomunikowanie Szpitala CKD, obok CZMP to największego obiektu medycznego w Łodzi, które do tej pory było słabe. Założenie jest takie, że te linie funkcjonują w równych odstępach czasu, jeżeli zabierzemy jeden wariant to w pewnych godzinach powstaną luki.

**Radny p. Kamil Jeziorski:** Powiedział Pan, że te połączenia są ważne żeby połączyć Szpital z Dworcem Fabrycznym i żeby ewentualnie przyjezdni ludzie, którzy przyjeżdżają w odwiedziny do rodziny mieli lepszy dojazd. Kto jest ważniejszy, mieszkańcy Podgórza, czy przyjezdni, którzy i tak będą musieli poczekać, ponieważ i tak są w podróży, a mieszkańcy Podgórza wykonują codzienne obowiązki. Proszę o pomoc dla mieszkańców.

**Przewodniczący Komisji:** Powinno jedno z tych trzech wariantów jeździć przez osiedla Podgórze.

**Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak:** To będzie pogorszenie dojazdu do tego Szpitala poprzez ograniczenie liczby kursów, ponadto ZDiT nie układał tej siatki samodzielnie, to jest praca zespołowa i ZDiT samodzielnie takiej decyzji nie podejmie.

**Przewodniczący Komisji:** Poprosił o rozważenie możliwości przez Komitet Sterujący takiego rozpięcia tych trzech wariantów tak żeby, chociaż jeden z nich jechała na Podgórze.

(pismo) i stanowisko Mieszkańców.

W punkcie sprawy różne i wniesione przewodniczący poinformował o pismach, które wpłynęły do Komisji.

Protokół sporządziła:

Sylwia Woźniak-Taczała

Przewodniczący  
Doraźnej Komisji ds. Transportu

Bartosz Domaszewicz