

Protokół nr 17/IX/15
posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu
Rady Miejskiej w Łodzi
które odbyło się 3 i 10 września 2015 r.
w Urzędzie Miasta Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 104

I. Obecność na posiedzeniu

1. Członkowie Komisji

- stan..... 9
- obecnych..... 8
- nieobecnych..... 1 (nieusprawiedliwiony)

2. Zaproszeni goście – według listy

Listy obecności stanowią załączniki nr 1 do nin. protokołu.

II. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie protokołów nr 4/I/15, 5/I/15, 6/II/15, 8/III/15, 9/IV/15 i 10/IV/15 z posiedzeń Doraźnej Komisji ds. Transportu Rady Miejskiej w Łodzi.
2. Zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie przyjęcia „Programu Realizacji Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2015 – 2020” – **druk Nr 193/2015**.
3. Informacja na temat infrastruktury drogowej na terenie Osiedla Nowosolna.
4. Informacja na temat utrudnień w komunikacji ze wschodnią częścią miasta.
5. Sprawy różne i wniesione.

III. Przebieg posiedzenia

Posiedzenie otworzył Przewodniczący Komisji p. **Bartosz Domaszewicz**. Radni przyjęli zaproponowany porządek posiedzenia poszerzony o 2 punkty.

Zmieniony porządek

1. Przyjęcie protokołów nr 4/I/15, 5/I/15, 6/II/15, 8/III/15, 9/IV/15 i 10/IV/15 z posiedzeń Doraźnej Komisji ds. Transportu Rady Miejskiej w Łodzi.
2. Zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie przyjęcia „Programu Realizacji Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2015 – 2020” – **druk Nr 193/2015**.
3. Przyjęcie projektu stanowiska w sprawie parkowania taksówek na ulicy Piotrkowskiej.

4. Zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie zaliczenia drogi gminnej do kategorii dróg powiatowych oraz pozbawienia dróg gminnych i powiatowych dotychczasowych kategorii – druk nr 199/2015.
5. Informacja na temat infrastruktury drogowej na terenie Osiedla Nowosolna.
6. Informacja na temat utrudnień w komunikacji ze wschodnią częścią miasta.
7. Sprawy różne i wniesione.

Punkt 1.: Przyjęcie protokołów nr 4/I/15, 5/I/15, 6/II/15, 8/III/15, 9/IV/15 i 10/IV/15 z posiedzeń Doraźnej Komisji ds. Transportu Rady Miejskiej w Łodzi.

Protokoły nr 4/I/15, 5/I/15, 6/II/15, 8/III/15, 9/IV/15 i 10/IV/15 zostały przyjęte jednogłośnie 7 głosami „za”.

Punkt 2.: Zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie przyjęcia „Programu Realizacji Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2015 – 2020” – druk Nr 193/2015.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita dokonał wprowadzenia do Programu oraz jego głównych założeń. To Program, który w swoim założeniu wprowadza zasady realizacji całego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W ramach tego programu jest powoływana tzw. Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego składająca się z przedstawicieli wielu służb i instytucji Miasta, nie tylko jednostek czy wydziałów podległych Prezydentowi Miasta, przedstawiciele Rady Miejskiej, pracownicy stosownych komórek Urzędu Miasta, przedstawiciele Policji, Straży Pożarnej, Pogotowia Ratunkowego, Inspekcji Transportu Drogowego, Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego i innych jednostek. Rada będzie pełniła rolę doradcą i opiniodawcą. Przewodniczącym tej Rady będzie właściwy Wiceprezydent Miasta, w którego kompetencjach jest zarządzanie ruchem na drogach. W roku bieżącym są do dyspozycji środki do wykorzystania w ramach programu pilotażowego w wysokości 300 tys. zł. zapisane jako rezerwa na realizację pierwszych elementów programu.

Z-ca Naczelnika Wydziału Inżynierii Ruchu i Sterowania Ruchem Zarządu Dróg i Transportu dokonał prezentacji Programu Realizacji Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Omawiany dokument stanowi załącznik nr 3 do niniejszego protokołu.

Faza pytań:

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski stwierdził, że to nie jest program, jakiego oczekiwała Komisja. Podstawową wadą tego dokumentu jest termin realizacji 2014-2020, nie można uchylać programów wstecz. Komisja zaproponowała, żeby na bazie tego dokumentu, który stanowi pewne opracowanie przygotować dokument krótszy (wymienić priorytety, określone zadania), a to całe obszerne opracowanie dołączyć do uzasadnienia. Przyznał, że ta diagnoza jest cenna, ale nie można tego uchylać. Następną wadą jest to, że Rada Miejska nie może uchylać dokumentów wskazujących autora.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że program to nie harmonogram rzeczowo-finansowy, przedstawione programy spełniają wymogi dokumentu programowego. To nie jest dokument, który określa środki, daty i konkretne szczegółowe rozwiązania. W ramach tego programu będzie powołana Rada Bezpieczeństwa, która ma tego typu działania podjąć i wykonać. Wykonawcą tego programu, harmonogramu, który zostanie opracowany przez Radę będą różne jednostki, nie tylko podległe Prezydentowi, ale i

współpracujące. Stwierdził, że nie można przyjąć harmonogramu działań konkretnych i finansowych, które będą realizowane przez jednostki zewnętrzne, na które Miasto nie ma wpływu. Program to dokument strategiczny, natomiast realizacja tego następuje już na poziomie operacyjnym. Ten program zlecony firmie zewnętrznej powstał w 2014 r. i dlatego nosi taki tytuł. Cele do osiągnięcia w 2020 r. są zawarte w programie: zmniejszenie wypadkowości czy poprawa bezpieczeństwa w określonym zakresie. W programie są zawarte cele do osiągnięcia w 2020 r., a nie elementy bardziej szczegółowe. Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego po uchwaleniu tego programu będzie mogła przedstawić pierwsze wnioski.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski powiedział, że widział w Radzie Miejskiej wiele programów tworzonych na dużym stopniu ogólności, nie nadające się później do weryfikacji, które w rzeczywistości nie były programem tylko deklaracją, którą po uchwaleniu odkładano na półkę. Stwierdził, że w programie można planować działania zależne od Miasta, tak, aby można było się z nich rozliczać. Zaproponował, aby z tego programu wydobyć fragment informujący o konkretnych działaniach i włączyć do dokumentu. Jeżeli ten program ograniczy się do zadań, które są wskazane w BRD to będzie znacznie czytelniejszy, a te pozostałe dokumenty powinny być dokumentami towarzyszącymi.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita stwierdził, że program zawiera wszystkie te elementy, które program powinien zawierać, nie może być tylko takim skrótem, bo musi zawierać elementy dotyczące diagnozy, opisu, stanu istniejącego, stanu przewidywanego, celów i sposobów realizacji. Są to elementy, które program musi zawierać, żeby był programem. Jeżeli chodzi o kwestie jednostek pozaurzędowych program będzie realizowany i działania prowadzone na zasadzie współpracy wg własnego zakresu i możliwości, podobnie jak przy tworzeniu tego programu. Tego typu Rady w takim składzie zostały/są powoływane na poszczególnych szczeblach poczynając od szczebla krajowego.

Przewodniczący Komisji stwierdził, że sam program jest streszczeniem poprzedniego programu.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że w poprzednim programie nie ma tak szczegółowo rozpisanej kwestii Miejskiej Rady. Ten program wskazuje, w jaki sposób tamten będzie wdrażany do realizacji.

Przewodniczący Komisji powiedział, że w programie jest kategoria wskaźnika bez wartości wskaźnika.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że jest to do uszczegółowienia na etapie Rady.

Przewodniczący Komisji powiedział, że istotną sprawą jest kwota 99 mln zł przeznaczona na poprawę bezpieczeństwa do 2020 r., zapytał, czy to było uzgadniane ze Skarbnikiem.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że było uzgadniane i opiniowane przez Skarbnika, a po określeniu priorytetów przez Radę będą podjęte działania na celu wpisania tego do Wieloletniej Prognozy Finansowej.

Przewodniczący Komisji powiedział, że biorąc pod uwagę hierarchię tych dokumentów w programie wpisane jest, że Rada Miejska przyjmie ten program, w efekcie poszczególne jednostki przygotowują programy operacyjne na min. 2-3 lata, później Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opracuje plany roczne, z których powstaną później plany sektorowe... Jest wpisane, że w latach 2014 -2016 Miasto wyda 30 mln zł.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że 30 mln zł nie oznacza, że jest jedna pozycja w budżecie - BRD, np. System Obszarowego Sterowania Ruchem, na który przeznaczono prawie 80 mln zł, a który znacznie poprawi bezpieczeństwo, następnie: Rondo Sybiraków, skrzyżowanie Tomaszowska/Kolumny, skrzyżowanie Juszcakiewicza/Konstantynowska to jest koszt ok. 10 mln zł.

Przewodniczący Komisji zapytał, jaka jest filozofia poprawy bezpieczeństwa w ruchu.

Z-ca Naczelnika Wydziału Inżynierii Ruchu i Sterowania Ruchem Zarządu Dróg i Transportu powiedział, że odnosząc się do likwidacji przejść dla pieszych, to na Osiedlu Smulsko nie stosuje się z uwagi na to, że przejścia nie zawsze są miejscami bezpiecznymi. Tam gdzie jest ograniczona prędkość nie stosuje się przejść i pieszy ma możliwość przechodzenia w każdym miejscu na drugą stronę, a nie koncentruje się na tym przejściu, ale wszystko jest uwarunkowane lokalnie.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy filozofią jest budowanie bezpieczeństwa poprzez rozszerzanie stref uspokojonego ruchu.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że głównym celem jest poprawa świadomości mieszkańców w tym zakresie, stąd realizacja celów dotyczących nie tylko działań twardych. Bardzo duże znaczenie ma edukacja od najmłodszych lat. Bardzo dużą rolę pełniłoby w szkołach Wychowanie Komunikacyjne.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy jest mapa pokazująca Miasto po wprowadzeniu tych stref uspokojonego ruchu.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że docelowo tego typu elementy będą uwzględnione tylko jest to dokument wymagający jeszcze pracy i współpracy w tym zakresie.

Przewodniczący Komisji stwierdził, że taka mapa jest w prezentowanym materiale, tylko słabo widoczna.

Radny p. Mateusz Walasek powiedział, że dokument zawiera informację dot. Strategii Rozwoju Łodzi 2020 m.in., że cele dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego będą realizowane poprzez: uspokojenie ruchu pojazdów w centrum Miasta poprzez rozwiązania systemowe. Dalej znajdują się punkty, które odnoszą się do obszarów poza centrum Miasta.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita wyjaśnił, że na podstawie odrębnego programu trwają prace nad zmianą Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego Miasta, jednym z elementów tego Studium jest obsługa komunikacyjna całego Miasta, nie tylko strefy centralnej.

Radny p. Mateusz Walasek zapytał, co z grupą zagadnień dotyczącą kontroli prędkości i wpisaną Strażą Miejską.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita wyjaśnił, że ten dokument był tworzony w roku 2014, jest dokumentem skończonym i nie można w nim dokonywać zmian.

Radny p. Mateusz Walasek dodał, że jeżeli uda się dokonać zmian to poprosił o usunięcie także instytucji ratowniczych: GOPR i TOPR. Zapytał, dlaczego nie są wymienione w dokumencie instytucje takie, które są podmiotami prowadzącymi szpitale.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że podstawową służbą ratowniczą jest pogotowie ratunkowe, które zostało w dokumencie wymienione.

Radny p. Mateusz Walasek zapytał, czy w tym programie są zagadnienia dot. urządzeń spowalniających ruch, czy w związku z zastosowaniem takich rozwiązań są planowane

wnioski, co do przemieszczenia sił policji w obrębie ruchu drogowego, np. kontrolowanie trzeźwości.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że w programie nie jest określany szczegółowy harmonogram realizacyjny, tego typu kwestie będą ustalane na szczelbu Miejskiej Rady.

Radny p. Mateusz Walasek stwierdził, że takie komentarze-wytyczne nt. stanu pojazdów i bezpieczeństwa pojawiały się w programie.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że ten dokument był dyskutowany w roku 2014 i w pierwszej formie tego dokumentu nie było informacji na ten temat. Stwierdził, że te kwestie powinny być ustalane na następnym etapie, po czym pojawił się zarzut ze strony Radnych, że tego nie ma. Podsumował, że nie ma „złotego środka”. To są planowane strefy, nie znaczy, że zostaną wprowadzone.

Radny p. Mateusz Walasek podsumował, że jest zwolennikiem uchwalenia tego dokumentu, nawet w takiej postaci jakiej została przedstawiona, dlatego, że uruchomi w pewien sposób Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Powiedział, że uchwalając ten program chce jednak wiedzieć, co autor miał na myśli i poznać pewne detale.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak nie zgodził się z opinią, że dokument powinien inaczej wyglądać. Porównując Narodową Strategię dotyczącą Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, to ona jest bardzo ogólna, zakłada pewną filozofię działań. Zwrócił się jakiś czas temu z pomysłem, aby Rada Miejska przyjęła uchwałę, aby wyznaczyła kierunki działania, by Prezydent przyjął Miejski Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, wówczas przyświecała taka idea, aby w Łodzi powstała na wzór Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Wojewódzkiej Rady, taka Miejska Rada, która będzie zrzeszała instytucje nie tylko podległe Prezydentowi Miasta, ale również instytucje, które, na co dzień zajmują się poprawą bezpieczeństwa w Mieście i żeby robić wspólne działania. Potrzebny jest dokument spójny, który będzie wyznaczał kierunki działań niezależnie od filozofii aktualnie kierującego Dyrektora Zarządem Dróg i Transportu. Idea tego programu miała na celu to, żeby przygotować działania różnych instytucji. Najważniejsze jest to, żeby powstała Rada, która będzie wytyczać pewne kierunki, będzie monitorować pewne działania.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, czy ten program będzie obejmował również to, że osoby niesprawne ruchowo mają większe wymogi, żeby bezpiecznie korzystać z dróg.

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

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, czy będzie obejmował tymczasowe organizacje ruchu, które w tej chwili są koszmarem

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że tymczasowe organizacje ruchu to są organizacje, które są wprowadzane na etapie typowo wykonawczym. Nie ma przeciwwskazać, aby takie wytyczne Rady były.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, czy środki, które będą przeznaczone na to, żeby prowadzić inwestycje zgodnie z zasadami bezpieczeństwa, czy na poprawę już istniejących elementów przestrzeni publicznej, które teraz źle funkcjonują, czyli na wymalowanie pasów czy wyniesione przejścia.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że na jedno i drugie, będzie to wyśrodkowane.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, czy była uzgadniana z Policją kwestia dokładności analizy przyczyn wypadków.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że analiza była wykonana przez autorów tego opracowania w oparciu o statystyki i informacje z Policji. Zadaniem Rady będzie określenie priorytetów.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak zapytała, czy ZDiT nie widzi kolizji zapisu o bezpiecznym otoczeniu ulic z programem rewitalizacji tych ulic. Wszystkie działania prowadzone przez miasto muszą być ze sobą spójne.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że otoczenie infrastrukturalne twarde zawsze będzie tak kwalifikowane. Przy projektowaniu nowej infrastruktury takie elementy trzeba brać pod uwagę. Tworzenie bezpiecznego otoczenia dla jezdni nie wpłynie na program rewitalizacji.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak powiedziała, że chciałaby, mimo zastrzeżeń, żeby ten program został przyjęty i żeby w roku bieżącym pewne elementy tego programu już zaistniały, jak również, żeby zostały wprowadzone konkretne kwoty do budżetu na kolejny rok.

Radny p. Marcin Zalewski poinformował o zaproponowaniu umieszczenia nr alarmowych na przystankach MPK i uzyskał informację, że nie ma miejsca. Radny stwierdził, że jest to możliwe. Poinformował, że na stronie 30 w Program Realizacji Programu są 2 orientacyjne koszty prac, a wskazane obrazki niczym się nie różnią.

Zarząd Dróg i Transportu p. Michał Gogolewski wyjaśnił, że Zarząd Dróg i Transportu po przejściu zarządu nad drogami wewnętrznymi (po delegaturach) poprawił bezpieczeństwo ruchu pieszych. Rozwiązaniem docelowym będzie kompleksowa przebudowa tej jezdni (wskazanej na obrazkach) polegająca na wyniesieniu, na zawężeniu i zmianie kategorii tej konkretnej powierzchni i dodatkowo należy pamiętać, że w odległości mniejszej jak 10 m za przejściem dla pieszych nie zezwala się na parkowanie i dlatego będzie zapotrzebowanie na miejsca postojowe. Oznakowanie tymczasowe będzie polegało na oznakowaniu poziomym, rozwiązanie drugie to kompleksowa przebudowa tego fragmentu dróg zmieniająca charakter na odcinku tego budynku.

Radny p. Marcin Zalewski poprosił o informacje nt. Turnieju BRD.

Zarząd Dróg i Transportu p. Michał Gogolewski wyjaśnił, że Turniej BRD, zgodnie z zamierzeniem jest to turniej wiedzy nt. przepisów ruchu drogowego, w 99% organizowany przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego.

Radny p. Marcin Zalewski zaniepokoił się brakiem Straży Miejskiej w dziale 6. dot. optymalizacji działań ratowniczych, chodzi o system informacyjny i przekazywania danych o wypadkach.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita wyjaśnił, że Straż Miejska jest w całym programie obecna i będzie częścią składową w każdym zakresie tego programu.

Radny p. Marcin Zalewski powiedział, że opracowana szczegółowa diagnoza sytuacji w mieście i sytuacji wypadkowej, określenie wskaźników dążeń w opracowanej diagnozie powinna wskazywać realizację założonego celu. Należy określić zakres do zrealizowania.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że wizja bezpieczeństwa ruchu drogowego w Łodzi jest ujęta od str.13.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski zwrócił uwagę, że tranzyt został ujęty w BRD. Zaapelował, aby usunąć załączniki z powodu błędów w nazwach, np. ulic.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że wszystkie błędy zostaną skorygowane.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski kontynuując, zgodził się, że program nie koniecznie jest dokumentem normatywnym w sensie aktu prawa lokalnego, który zobowiązuje do czegoś mieszkańców, ale zobowiązuje radnych, gdyż został określony od 2014 do 2016.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita poinformował, że przedstawiona zostanie informacja, jakie środki zostały wydane w roku 2014 na realizację tego typu działań.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski poprosił o wyjaśnienie, dlaczego w Miejskiej Radzie BRD brakuje niektórych podmiotów (np. przedstawiciel GDDKiA oraz Wojewody), a co do niektórych są wątpliwości czy zostały właściwie powołane, dlaczego jest Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego, która jest jednym z realizatorów zadań z zakresu pogotowia, nie jedynym na terenie Łodzi. Nadal nie ma informacji ile osób w tej Radzie będzie, ile będzie osób z organizacji pozarządowych. Powinny być także wskazane pewne limity osób powołanych przez Prezydenta. Nie do zaakceptowania

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że w skład Rady wchodzi jednostki, które mogą działać w jej granicach, również przedstawiciele organizacji pozarządowych i łódzkich uczelni. Na terenie miasta Łodzi zarządcą dróg (poza drogami expressowymi i autostradami) jest Prezydent Miasta.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski powiedział, że brakuje wskaźników zależnych od Miasta: ile powstanie bezpiecznych ścieżek rowerowych, ile skrzyżowań będzie objętych programem, czy jest założona określona liczba skrzyżowań wyposażonych w sygnalizację świetlną.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita wyjaśnił, że jeżeli chodzi o kwestie tych proponowanych wskaźników (np. liczba skrzyżowań z sygnalizacją, z rondami, itd..) nie można tego założyć, nie mając gwarancji finansowania. Nikt nie jest w stanie określić na jakim poziomie należy zrealizować żeby było bezpiecznie.

Radny p. Maciej Rakowski powiedział, że zamiast zaproponowanego Komisji Programu jest Program Realizacji Miejskiego Programu. Poprosił o przygotowanie jednego Programu.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita stwierdził, że Komisja nie chce przyjąć tego programu. Jest zaskoczony takim stanowiskiem.

Radny p. Maciej Rakowski wyjaśnił, że radni deklarują wolę przyjęcia sensownego dokumentu będącego programem BRD niezależnie od przynależności klubowej, tylko z niezrozumiałych powodów Zarząd Dróg i Transportu nie chce przygotować takiego dokumentu, który radni mogą przyjąć. Na początku roku, gdy było prezentowane stanowisko Komisji, że ma powstać krótszy, skondensowany dokument, określający konkretne zadania było zapewnienie osoby odpowiedzialnej, że zostanie taki przygotowany. Po 10 m-cach wpływa do Komisji dokument, który nie został poprawiony.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita wyjaśnił, że jest to pewien program działań, które mają być wdrożone na poziomie strategicznym i taki dokument został przedstawiony w dwóch elementach, krótszym programie wprowadzenia-realizacji tego programu, który jest dokumentem obszerniejszym. Szczegółowe działania operacyjne będzie wskazywała Miejska Rada BRD.

Radny p. Maciej Rakowski stwierdził, że część diagnostyczna jest zbędna. Krajowy Program Przeciwdziałania Przemocy w Rodzinie jest skonstruowany tak jak powinien wyglądać tego rodzaju dokument. Odnosząc się do wypowiedzi Przewodniczącego Rady

Miejskiej p. Tomasza Kacprzaka, który przekonywał, że nieważne, co jest na poszczególnych stronach byle przyjąć Program BRD, bo ważna jest cała filozofia, stwierdził, że skoro uchwalany jest cały dokument to ważna jest treść każdej strony. Na żadnej stronie nie można zaakceptować bzdur takich jak np. wykonywanie działań ratowniczych przez TOPR, itp. Jeżeli chodzi o filozofię całego projektu uważa, że rzeczą ważną są różne ograniczenia techniczne, ale celem nadrzędnym jest eliminowanie z ruchu drogowego osób, które są psychopatami czy nieudacznikami. Po prześledzeniu najpoważniejszych wypadków drogowych, to powstały one w wyniku tego, że ktoś był niedostosowany do funkcjonowania jako uczestnik ruchu drogowego. Wskaźniki związane z liczbą zabitych i rannych, czy liczbą wypadków są dosyć loteryjne i sprawdzają się w dłuższej perspektywie.

Radny p. Kamil Jeziorski dodał, że w Programie zabrakło uzupełnienia w opracowaniu, w którym jest mowa o Trasie W-Z i okolicach Dworca Fabrycznego, a brak jest informacji o Zintegrowanym Systemie Sterowania Ruchem, kwestia ul. Pomorskiej, Nowosolnej. Ponadto zapytał, czy Miejska Rada BRD będzie przedstawiała informację o działaniach Radzie Miejskiej.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Nita odpowiedział, że trudno zobowiązywać Radę Miejską BRD, ale można zobowiązać Wiceprezydenta resortowego.

Podsumowanie

Przez trzy godziny radni dyskutowali o zaprezentowanym przez Zarząd Dróg i Transportu „Programie Realizacji Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2015 – 2020”. Mimo długiej i czasem burzliwej wymiany zdań i poglądów, nie wydali opinii o projekcie, który nazwali m. in. bełkotem i buble. Członkowie komisji uznali, że w obecnej formie program nie nadaje się do przyjęcia. Maciej Rakowski zarzucił, że dokument jest za długi, źle sformułowany i brakuje w nim konkretów. Bartłomiej Dyba – Bojarski zauważył, że program obfituje w błędy – literówki, źle oznaczone granice osiedli i niewłaściwe nazwy ulic. Bartosz Domaszewicz podkreślał, że projekt nie zawiera żadnych konkretnych wskaźników, które po kilku latach od jego wprowadzenia pomogą zweryfikować efekty programu BRD. Członkowie komisji oczekują, że ZDiT poprawi projekt, który ich zdaniem w Łodzi należy jak najszybciej wprowadzić. Dwustruonicowy dokument zakłada przede wszystkim uspokojenie ruchu w mieście, inwestycje w infrastrukturę, edukację, a jego celem jest znaczne zmniejszenie liczby wypadków na drogach.

Projekt nie uzyskał opinii Komisji.

Fundacja Fenomen p. Hubert Barański powiedział, że program jest omawiany po raz kolejny, dążąc do poprawy bezpieczeństwa należy go wreszcie uchwalić.

(kontynuacja posiedzenia w dniu 10 września 2015 r.)

Przewodniczący Komisji zaproponował wprowadzenie poprawki do druku 193/2015 i kontynuowanie dyskusji uwzględniającej tą autopoprawkę.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny poinformował, że w nawiązaniu do poprzedniego posiedzenia przedstawia autopoprawkę, która uwzględnia wszystkie uwagi merytoryczne dotyczące błędów, jakie zostały stwierdzone w Programie BRD podczas posiedzenia pierwszej części Komisji.

Przewodniczący Komisji poinformował, że wydając opinię Komisja będzie proponowała jeszcze poprawkę dotyczącą zmianę tych dat w Programie realizacji i wprowadziła datę **2015-2020**.

Faza pytań:

Radny p. Marcin Zalewski zwrócił uwagę, że w uzasadnieniu jest informacja, że autopoprawka do projektu uchwały zawiera zmiany, które zostały ustalone w dniu 3 października br., a zostały ustalone 3 września.

Radny p. Maciej Rakowski zaproponował 2 poprawki, które poprosił, aby były rozpatrywane rozłącznie, żeby w załączniku nr 1 wykreślić słowa „wykonany na zlecenie Zarządu Dróg i Transportu przez fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej w Gdańsku”. Druga poprawka to: „Program na lata 2016-2020”, uchwała określałaby realizację tego programu w latach 2015-2020 powołując Radę BRD, natomiast właściwy program obejmuje lata 2016-2020. Kolejna poprawka zmierza do tego, żeby w całości wykreślić *zał. Koncepcja Strefy Uspokojonego Ruchu w Łodzi*, to jest program koncepcyjny zawierający rozwiązania przykładowe, które będzie stanowiło podstawę pracy Miejskiej Rady.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski zwrócił uwagę, aby wpisać w Program realne liczby odejmując to, co zostało już wydane.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny poinformował, że na utrzymanie w 2014 r. zostało już wydane 1 000 400 zł, w ramach BRD były przeprowadzane inwestycje (80%): związane z Trasą Górna (8 000 400 zł)...

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski zapytał, co to znaczy Wydatki na BRD, na co będzie kwota 99 000 000 zł przeznaczona.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny poinformował, że 2 500 000 zł to jest rezerwa, którą Miejska Rada BRD po zaopiniowaniu projektów dużych inwestycji będzie mogła realizować.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski zgłosił poprawkę zmierzającą do tego, żeby wydatki, które są zapisane, były zapisane od roku 2016.

Przewodniczący Komisji zwrócił się do Dyr. ZDiT, że jeśli Komisja przyjęłaby poprawkę zakładającą, że Program BRD jest na lata 2016-2020, o przygotowanie wersji uwzględniającą tą poprawkę.

Radny p. Marcin Zalewski przypomniał, że Komisja wskazywała na brak mierzalnych wskaźników realizacji Programu BRD, ponieważ są informacje, co będzie liczone, ale nie ma punktu odniesienia.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny wyjaśnił, że jest to odniesienie przede wszystkim do wypadków na drogach i osób, które poniosą śmierć w wyniku tych wypadków. Te wyznaczniki to są wytyczne Krajowej Rady Bezpieczeństwa.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak poinformował, że te wskaźniki są związane z Narodowym Programem, który jest przyjęty i idea powstawania miejskich rad BRD wywodzi się z tego, że mamy rady na szczeblu krajowym i wojewódzkim, które są ciałami konsultacyjnymi. Rada nie może wyłącznie zajmować się nadzorowaniem tego, co robią służby miejskie. Rada ma na celu też inicjowanie działań z innymi służbami, m.in. policją, strażą pożarną, kuratorium oświaty. Chodzi o to, żeby realizować działania nie tylko polegające na tym, żeby było więcej bezpiecznych przejść dla pieszych, ale również takie działania, aby łódzcy kierowcy częściej zapinali pasy i nie rozmawiali przez telefony komórkowe. Rolą Rady jest, żeby prowadzić pewne programy edukacyjne. Nowoczesnymi

sposobami bezpieczeństwa są m.in. zężanie jezdni, tworzenie stref Tempo-30. Podstawą do działań dla tej Rady będzie edukacja oraz współdziałanie różnego rodzaju służb na terenie miasta, tak, żeby wszystkie działania, które są podejmowane były skoordynowane. Natomiast uważa, że rozliczenie wydatków na BRD jest ciężkie i bardzo niemierzalne.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski odnośnie wskaźników dodał, że jeżeli wpisuje się jakieś wskaźniki, to uczciwie byłoby wpisać takie, które są mierzalne, czyli np. skala inwestycji w takie rzeczywiste BRD.

Radny p. Marcin Zalewski dodał, że Rada Miejska BRD to będzie ciało doradcze, które ma kierunkować prace, wskazywać na kierunki ważne priorytetowe dla miasta w celu poprawy bezpieczeństwa wszystkich służb i konsultować te sprawy z tymi służbami.

Przewodniczący Komisji zaproponował zaopiniowanie autopoprawki do projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie przyjęcia „Programu Realizacji Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Łodzi na lata 2015 – 2020” – **druk nr 193/2015** wraz ze zgłoszonymi przez radnych podczas posiedzenia **4 poprawkami**:

1. Wykreślenie fragmentu: „*program wykonany na zlecenie Zarządu Dróg i Transportu przez fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej w Gdańsku*”,
2. Określenie horyzontu czasowego: Program na lata 2016-2020, a Program realizacji na 2015-2020,
3. Wprowadzić zapis informujący o tym, że to jest pula wskaźników, co do których Miejska Rada BRD określi najbardziej adekwatne do oceny programu oraz wskaże wartości mierzalne.
4. Wprowadzenie zapisu informującego o tym, że zobowiązuje się Prezydenta Miasta do sprawozdania przed Miejską Radą z realizacji programu nie rzadziej niż raz do roku.

Wynik głosowania: „za” – 8 głosów, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

Punkt 3.: Przyjęcie projektu stanowiska w sprawie parkowania taksówek na ulicy Piotrkowskiej.

Radny p. Maciej Rakowski poinformował, że niezależnie od pory roku, wyremontowane odcinki ul. Piotrkowskiej stają się gigantycznym parkingiem dla taksówek. Setki pojazdów oczekują na klientów opuszczających kluby i restauracje, a kierujący spędzają tam nierzadko kilka godzin, nie przejmując się obowiązującym ograniczeniem czasu oczekiwania na klienta. Liczne na ulicy Piotrkowskiej patrole Policji i Straży Miejskiej zachowują wobec tego zjawiska całkowitą bierność, a spacerujący funkcjonariusze przez kolejne godziny mijają te same taksówki udając, że nie widzą, iż postój znacznie przekracza dopuszczalne 10 minut. Co gorsza – na kolejnych posiedzeniach Komisji Ładu społeczno-Prawnego przełożeni policjantów i strażników zgodnie tłumaczyli, że nad parkowaniem taksówek na ul. Piotrkowskiej nie potrafią zapanować. Łodzianie mają prawo, by główna ulica ich miasta była deptakiem, a nie parkingiem.

Rada Miejska w Łodzi zwraca się do Prezydenta Miasta Łodzi o podjęcie skutecznych działań dla ochrony charakteru ulicy Piotrkowskiej i zapewnienia, by w godzinach nocnych pozostawała ona przyjaznym dla pieszych deptakiem, a nie parkingiem dla setek taksówek. W szczególności Rada Miejska zwraca się do Prezydenta Miasta Łodzi o wyegzekwowanie od Straży Miejskiej zakończonych powodzeniem działań zmierzających do zapewnienia przestrzegania prawa przez taksówkarzy świadczących usługi na ulicy Piotrkowskiej. Rada

Miejska w Łodzi apeluje także do Komendanta Miejskiego Policji w Łodzi o zapewnienie, by patrolujący ulicę Piotrkowską funkcjonariusze Policji skutecznie reagowali na wykroczenia popełniane na tej ulicy przez taksówkarzy.

Komisja zaopiniowała projekt uchwały – stanowisko Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie parkowania taksówek na ulicy Piotrkowskiej – **druk BRM nr 140/2015:**

Wynik głosowania: „za” – 8 głosów, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

Punkt 4. Zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie zaliczenia drogi gminnej do kategorii dróg powiatowych oraz pozbawienia dróg gminnych i powiatowych dotychczasowych kategorii – druk nr 199/2015.

Komisja zaopiniowała projekt uchwały Rady Miejskiej w Łodzi w sprawie zaliczenia drogi gminnej do kategorii dróg powiatowych oraz pozbawienia dróg gminnych i powiatowych dotychczasowych kategorii – **druk nr 199/2015.**

Wynik głosowania: „za” – 7 głosów, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

Punkt 5.: Informacja na temat infrastruktury drogowej na terenie Osiedla Nowosolna.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny przedstawił informację na temat infrastruktury drogowej na terenie Osiedla Nowosolna. W dniu 25 sierpnia br. został ogłoszony przetarg na budowę dojazdu do węzła Brzeziny na autostradzie A-1 i otwarcie ofert jest planowane na 30 września br. Dokumentacja projektowa wraz z raportem oddziaływania inwestycyjnego na środowisko i uzyskaniem decyzji środowiskowej do końca lutego 2016 r. zgodnie z ogłoszonym przetargiem winna zostać opracowana koncepcja przebiegu Obwodnicy Nowosolnej, a na podstawie, której opracowana zostanie dokumentacja projektowa. W ramach budowy obwodnic Nowosolnej planowana jest przebudowa fragmentu ul. Pomorskiej w rejonie ul. Arniki i jednocześnie, docelowo, będzie potrzebne dokonanie odwodnienia. Ponadto planowany jest projekt systemu odwodnienia miasta na lata 2014-2020 i w ramach tego projektu ma być uregulowanie rzeki Jasień, Miazga i Ner oraz regulacja rzek i kanalizacji deszczowej oraz retencji wód i ścieków deszczowych. Będą także budowane zbiorniki retencyjne, które pozwolą odwodnić ten cały teren.

Punkt 6.: Informacja na temat utrudnień w komunikacji ze wschodnią częścią miasta.

Przedstawiciele Zarządu Dróg i Transportu przedstawili informację na temat sytuacji komunikacyjnej po wschodniej części miasta.

Radny p. Marcin Zalewski zapytał czy można skomunikować Widzew na czas remontu inaczej-lepiej.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny odpowiedział, że ul. Rokicińska to jest jedyna ulica, którą się da skomunikować. Do końca października 2015 r. mają się zakończyć prace i będzie pełna przejezdność.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak podsumował, że jest ciężko i będzie ciężko do końca października, jest wyremontowane Rondo Inwalidów, w przyszłym roku będzie przebudowa Ronda Sybiraków i część mieszkańców też będzie niezadowolona,

ale ostatecznie będzie bezpieczniej. Wiedząc, że trwają prace i są korki należy wybrać alternatywne drogi. Nie można mieć pretensji do ZDiT, że stara się wykorzystać to, że są remonty w określonym miejscu żeby zrobić już kompleksowo i nie zamykać tych skrzyżowań ponownie w przyszłym roku.

Radny p. Kamil Jeziorski zapytał, czy ZDiT we wniosku o wydanie decyzji środowiskowej zgłosili możliwości pracy na 3 zmiany.

Przewodniczący Komisji dodał, że oprócz nakładów siły pracowniczej pozostają aspekty technologiczne, które uwarunkują, czy można np. na danym odcinku prowadzić prace całodobowo czy istnieje konieczność prowadzenia przerw, czy ten czas jest maksymalnie wykorzystany czy niewykorzystany wystarczająco i przez to remonty są dłużej prowadzone.

Punkt 7.: Sprawy różne i wniesione.

Przewodniczący Komisji zapytał o inwestycję na 200 000 zł na projekt ronda na Okólnej.

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny odpowiedział, że została wszczęta procedura opracowania projektu i jest planowane do realizacji w roku 2016.

Radny p. Marcin Zalewski zapytał o stan drogi na ul. Łagiewnickiej, czy zaplanowane prace zostaną wykonane. *Poprosił o informację na piśmie.*

Zastępca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny odpowiedział, że cała droga jest na gwarancji i wszystkie uchybienia powinny być naprawione.

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

Protokół sporządziła:

Sylwia Woźniak-Taczała

Przewodniczący
Doraźnej Komisji ds. Transportu

Bartosz Domaszewicz