

Protokół nr 11/V/17
posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu
Rady Miejskiej w Łodzi
które odbyło się 18 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. Kamil Jeziorski,
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 przebiegu ul. Nowotargowej na odcinku ul. Tuwima/al. Piłsudskiego – Zarząd Inwestycji Miejskich.
2. Polityka Rowerowa Miasta – czy istnieje?
3. Omówienie i przyjęcie projektu uchwały Rady Miejskiej w sprawie skargi nr 3 z 2017 r. (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** i poinformował, że do Komisji wpłynęła prośba ze strony Zarządu Inwestycji Miejskich o zdjęcie z porządku obrad punktu nr 2, czyli Polityki Rowerowej Miasta. Poza tym w punkcie nr 3, w którym miało nastąpić omówienie projektu uchwały RM w sprawie skargi nr 3 z 2017 r. mimo upływu wymaganego terminu do Komisji nie wpłynęły wyjaśnienia ze strony Centrum Usług Wspólnych, a punkt nr 4 z uwagi na nieobecność radnego nie może zostać zreferowany.

Zmieniony porządek posiedzenia:

1. Prezentacja przebiegu ul. Nowotargowej na odcinku ul. Tuwima/al. Piłsudskiego – Zarząd Inwestycji Miejskich.

2. Sprawy różne i wniesione.

Punkt 1.: Prezentacja przebiegu ul. Nowotargowej na odcinku ul. Tuwima/al. Piłsudskiego – Zarząd Inwestycji Miejskich.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Ulica Nowotargowa jest projektowana po raz drugi, ponieważ ok. 2 lat temu została zaprojektowana ulica w przekroju 2x2, czyli szeroki przekrój od ul. Tuwima do ul. Piłsudskiego, tam przekrój drogi nie spotkał się z akceptacją społeczną w związku z czym podeszliśmy już na etapie finalnym prac projektowych, byliśmy gotowi do złożenia wniosku o wydanie decyzji ZRiD kolejny raz do prac projektowych, czyli zleciliśmy od nowa projekt ul. Nowotargowej w celu jej zawężenia. Nowy przekrój ulicy Targowej, który obecnie jest procedowany też już na etapie finalnym, to jest odcinek ok. 800 m od Tuwima do Piłsudskiego, natomiast w przekroju 1x2, czyli mamy po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Tuż za skrzyżowaniem z ul. Tuwima, nastąpi zawężenie i włączamy się w istniejącą ul. Targową już dalej do Piłsudskiego zawężonym przekrojem. Po jednym pasie w każdym kierunku, po obu stronach ciągi piesze, wygospodarowano również drogę rowerową, szpalery drzew i włączenie w ul. Piłsudskiego skrzyżowaniem ze wszystkimi relacjami. Dodatkowo w zakresie naszych prac projektowych jest również przebudowa odcinka istniejącej ul. Targowej, tj. nad ul. Nawrot, gdzie będziemy prowadzili drogę ul. Nowotargową w nowym śladzie włączając ją w ul. Tuwima. Będziemy przebudowywali istniejącą drogę Targową.

Faza pytań:

Przewodniczący Komisji: Co z przejściami dla pieszych na poziomie 0 na skrzyżowaniu (z ul. Piłsudskiego). Z jakich względów technicznych to przejście nie jest planowane na poziomie 0.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Jeżeli mamy przejścia podziemne to wykorzystujemy je, dlatego, że wprowadzenie przejść podziemnych to są dodatkowe cykle świateł, a zatem wydłużenie czasu oczekiwania na skrzyżowaniu.

p.o. kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach p. Janusz Maciaszek: W związku, że jest planowane to przejście podziemne nie powinno być na poziomie 0 przejścia naziemnego, ze względu na to, że będą opóźnienia czasowe w ruchu drogowym, cykl będzie dłuższy o 45 sek.

Projektant: Pomiędzy torowiskiem, a istniejącymi jezdniami, przy skrzyżowaniu pasów nie można by było dać, gdyż wejścia na peron z jednej strony mamy windę, z drugiej rampę. Pierwszy przechodzący na pas torowiska nie ma jak się dostać na peron. Odsuwając przejście dla pieszych za rampę, na wysokości peronów – to czasowo rozłoży to skrzyżowanie, gdyż zmienia się odległość linii zatrzymania od skrzyżowania z ruchem pojazdów do przejścia na perony, od strony wschodniej. Natomiast od Zachodniej ta różnica wysokości między istniejącym chodnikiem wynosi ok. 0,5 m, przejście przez jezdnię w poziomie z chodnikiem wymagałoby zaprojektowanie rampy. Poza tym te jezdnie wynosimy jeszcze dodatkowo w górę, żeby nawiązać się przejazdowo do istniejącej linii tramwajowej W-Z. To są problemy natury technicznej.

Przewodniczący Komisji: Czy byliby Państwo w stanie, konsultując się z Zarządem Dróg i Transportu ustalić dokładnie o ile ten cykl świateł by się wydłużył.

Zarząd Inwestycji Miejskich p. Marcin Sujecki: Chciałem podnieść kwestię okresu trwałości projektu przebudowy trasy W-Z. Budowa tych miejsc również spowoduje z uwagi na różnice wysokościowe, ingerencję w projekt trasy W-Z.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Przy okazji trasy W-Z były przebudowywane ciągi częściowo piesze i naruszyłyby to trwałość projektu. Pytanie też przy okazji przebudowy trasy W-Z zainwestowaliśmy w budowę wind, po co wtedy było wydawać środki na te windy, jeżeli zrobimy przejścia w poziomie 0.

Punkt 2.: Sprawy różne i wniesione

Radny p. Maciej Rakowski: Kilkakrotnie sygnalizowałem problem skrzyżowania ul. Warszawska/Łagiewnicka, gdzie po przebudowie skrzyżowania pojazdy jadące ul. Warszawską w kierunku Miasta dojeżdżające do ul. Łagiewnickiej muszą skręcić wcześniej w lewo i tam jest tak ustawiony cykl świateł, że to skrzyżowanie może służyć za modelowy przykład takich rozwiązań, w których prowadzenie sygnalizacji wrzuciło ruch nie w wyremontowane skrzyżowanie, tylko w osiedle domów jednorodzinnych, ponieważ wszyscy, którzy wiedzą o tym ile tam się czeka wykonują wcześniej lewoskręt w ul. Astrów lub w ul. Irysovą i właściwie z tego skrętu nikt nie korzysta. Kilkakrotnie sygnalizowałem rozważenie i pozostawienie tam pulsującej żółtej sygnalizacji, bo wtedy ten ruch będzie kanalizowany przez skrzyżowanie i wjazd w ul. Inflancką będzie odbywał się na sygnalizacji.

p.o. kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach p. Janusz Maciaszek: Do 31 przyjrzymy się wszystkim sygnalizacjom świetlnym w mieście i na tym skrzyżowaniu na pewno będzie wniosek o przełączenie go w puls. Muszę także otrzymać opinię Wydziału Ruchu Drogowego KMP.

Przewodniczący Komisji: Z czego wynika korek na przejeździe pod torami na ul. Niciarnianej?

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Wynika z zamknięcia ul. Widzewskiej. Dopóki nie będzie równoległej ul. Konstytucyjnej to sytuacja będzie dość ciężka.

Radny p. Bogusław Hubert: Czy częściowo nie rozwiąże sytuacji poszerzenie ul. Niciarnianej na odcinku od Nowogrodzkiej do ronda i poszerzenie tego ronda?

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Wydaje mi się, że to wąskie gardło jest na samej Niciarnianej do świateł na ul. Piłsudskiego.

p.o. kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach p. Janusz Maciaszek: Nawet, jeśli poszerzymy o jeden pas, to i tak wszystko kumulować się będzie w tym wąskim gardle i czas przejazdu będzie taki sam.

Na tym posiedzenie zakończono.

Protokół sporządziła:

Sylwia Woźniak-Taczała

Przewodniczący
Doraźnej Komisji ds. Transportu

Bartosz Domaszewicz