

Protokół nr 5/IX/2024
posiedzenia Komisji Ładu Społeczno-Prawnego Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 19 września 2024 r.

I. Obecność na posiedzeniu:

stan Komisji - 9 radnych

obecnych - 9 radnych

oraz zaproszeni goście.

Listy obecności stanowią załącznik nr **1 i 2** do niniejszego protokołu.

Zaproszenia dla radnych stanowią załącznik nr **3** do niniejszego protokołu.

Zaproszenia dla gości stanowią załącznik nr **4** do niniejszego protokołu.

II. Posiedzeniu Komisji przewodniczył:

Przewodnicząca Komisji radna p. Beata Bilaska.

III. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie porządku obrad.
2. Przyjęcie protokołu nr 4/VIII/2024 z dnia 30 sierpnia 2024 r.
3. Strefa Płatnego Parkowania oraz dzikie parkingi.
4. Sprawy wniesione i wolne wnioski.

IV. Przebieg posiedzenia i przyjęte ustalenia:

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno - Prawnego p. Beata Bilaska powitała obecnych na sali obrad radnych i zaproszonych gości. Na podstawie listy obecności pani Przewodnicząca stwierdziła quorum niezbędne do prowadzenia obrad i podejmowania prawomocnych uchwał i opinii.

Ad pkt 1. Przyjęcie porządku obrad.

Przewodnicząca Komisji poddała pod głosowanie propozycję przyjęcie porządku posiedzenia.

Komisja w głosowaniu przy **7** głosach „za”, **braku** głosów „przeciw” i **braku** głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

Ad pkt 2. Przyjęcie protokołu nr 4/VIII/2024 z dnia 30 sierpnia 2024 r.

Komisja w głosowaniu przy **7** głosach „za,” **braku** głosów „przeciw” i **braku** głosów „wstrzymujących się” przyjęła powyższy protokół.

Ad pkt. 3. Strefa płatnego parkowania oraz dzikie parkingi.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz powiedział, że podczas swego poprzedniego posiedzenia Komisja ta zaczęła wstępnie omawiać powyższy temat. Pojawiły się liczne pytania od radnych i Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu miał Komisji dostarczyć rozszerzoną prezentację dotyczącą funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno - Prawnego p. Beata Bilka powiedziała, że temat ten interesuje też radnych z powyższej Komisji z uwagi na ład i bezpieczeństwo, którego nie ma w tej chwili na większości parkingów.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak przedstawił zebrany prezentację dotyczącą funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania. Pan Dyrektor poinformował zebranych, że ubiegłym roku ZDiT odebrał wyniki badań dotyczących Strefy Płatnego Parkowania – obejmowały one szereg wskaźników. Istnieją dwa kluczowe wskaźniki, które decydują o tym, czy Strefa funkcjonuje tak, jak powinna, czyli realizuje swoje cele, zniechęcając do całodziennego parkowania – jest to wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej i wskaźnik rotacji. Pierwszy wskaźnik pokazuje zajętość wszystkich ulic na danych odcinkach. Drugi wskaźnik natomiast, wskaźnik rotacji, pokazuje ile pojazdów w ciągu okresu funkcjonowania Strefy korzysta z jednego miejsca postojowego.

Jeżeli chodzi o wskaźnik wykorzystania powierzchni parkingowej w dniu roboczym, na odcinkach objętych Strefą jak i na terenach przyległych, to wyniki badań wskazują na to, że większość miejsc postojowych znajdujących się tam, jest zajęta. Strefa Płatnego Parkowania jest całkowicie wypełniona samochodami, zwłaszcza w odcinku centralnym, w rejonie ulicy Piotrkowskiej, ale też na innych odcinkach: na ul. Piramowicza, ul. Włókienniczej, ul. Tuwima, ul. Nawrot, w okolicach Urzędu Miasta Łodzi. Te wszystkie obszary charakteryzują się bardzo dużą zajętością miejsc postojowych. Inaczej sytuacja wygląda na ulicach Starego Polesie, ale też nie na wszystkich. Istnieją tam dwa obszary: okolice ul. 1 – go Maja, ul. Próchnika, ul. Więckowskiego, gdzie to napełnienie jest bardzo duże. Mniej wypełnione są odcinki ulic relacji północ-południe, pomiędzy ul. 6-go Sierpnia, a ul. Andrzeja Struga. Przechodząc dalej w granicach obowiązującej Strefy, mamy tam okolice szpitala WAM, gdzie też mamy do czynienia z dość dużym obłożeniem. Wychodząc poza obszar Strefy dostrzec można bardzo ciekawe zjawisko – kierowcy, którzy dojeżdżają do granicy Strefy, pozostawiają samochody na ulicach, które do niej przylegają i tam mamy obłożenia bardzo wysokie. Jeżeli spojrzeć na sytuację przy ul. 6-go Sierpnia, to na odcinku, który jest poza Strefą Płatnego Parkowania, tam praktycznie przez cały dzień jest napełnienie w granicach 90-100 %. To samo dotyczy ul. Karolewskiej, czy ul. Kopernika. Jeśli spojrzeć na wschód Miasta, na obszary nie objęte Strefą Płatnego Parkowania, to w rejonie ul. Kamińskiego, czy ul. Uniwersyteckiej również jest widoczne, że w ciągu dnia kierowcy parkują tam swoje pojazdy, żeby unikać opłat. To utrudnia życie na co dzień mieszkańcom tych rejonów, bo nie mają szans na to, żeby wracając z pracy znaleźć miejsce dla swoich pojazdów. Kolejne takie obszary, które charakteryzują się dość dużym obłożeniem, to ul. Tylna, ul. Abramowskiego oraz ul. Tymienieckiego.

Jeśli chodzi o wskaźniki, które dotyczą wykorzystania powierzchni parkingowej w soboty i w niedziele, kiedy Strefa nie funkcjonuje, to tutaj badania były robione tylko dla obszaru Strefy A, czyli ten zakres badań jest tu znacząco mniejszy. Wyniki tych badań pokazują, że wskaźniki dla weekendu są gorsze niż dla dni roboczych, czyli mamy do czynienia z większym wypełnieniem, przy jeszcze mniejszej rotacji pojazdów. Mniejszą rotację określa to, że parkujące samochody stoją dużo dłużej.

Kolejnym wskaźnikiem jest wskaźnik rotacji. Jeżeli rotacja spada poniżej pięciu pojazdów w okresie funkcjonowania Strefy, to oznacza to, że istnieje konieczność podjęcia interwencji, aby zwiększyć tę rotację pojazdów. Praktycznie pozostaje cały obszar Strefy, gdzie wymagana jest jakaś interwencja, żeby powyższą rotację zwiększyć. Dla soboty i niedzieli te wskaźniki są jeszcze gorsze.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz zadał pytanie, czy wiadomym jest, kto parkuje na terenach objętych Strefą.

Pan radny stwierdził ponadto, że wprowadzając regulację dotyczącą obowiązywania Strefy Płatnego Parkowania w weekendy, można część osób zdemotywowwać do parkowania blisko ul. Piotrkowskiej, albo przekonać ich do wyboru innego środka lokomocji do poruszania się w Centrum. Nic jednak nie da się zrobić z faktem, że pewna część mieszkańców pozostanie w domu i ich samochody będą stały przed budynkami, w których zamieszkują.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak ocenił, że jest to problem natury społecznej. Jeżeli chodzi o abonamenty dla mieszkańców, to jest to też kwestia tego, czy Rada Miejska zdecyduje, by ograniczyć ich liczbę. Generalnie nie dochodzi do sytuacji, że ktoś hurtowo wykupuje te abonamenty i melduje 30 osób w jednym mieszkaniu. Takich sytuacji nie ma, więc należy zakładać, że te pojazdy, które tam parkują, są pojazdami mieszkańców.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz zadał pytanie, czy ZDiT wykonał symulację wskazującą, w jakim stopniu zmniejszy się to obłożenie, jeśli zostanie wprowadzona ta Strefa Płatnego Parkowania w weekendy.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno-Prawnego p. Beata Biliska; zapytała, jaki pomysł ma ZDiT na to, aby zwiększyć tę rotację pojazdów, parkujących w Centrum.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak wyraził pogląd, że dane te jasno wskazują na potrzebę wprowadzenia śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania. Po pierwsze, należy się zastanowić nad wysokością stawek w strefie A, bo obecne stawki nie spełniają swojej roli. Wprowadzenie śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania umożliwi również pobierania opłat w weekendy i na pewno wprowadzenie tych opłat też miałyby istotny wpływ na sytuację w Strefie. Co do oczekiwanych wskaźników, oczywiście można to określić, jakie są oczekiwane wskaźniki w zakresie rotacji. Trudno jest jednak przewidzieć, jak się zachowają kierowcy.

Radny p. Sebastian Bulak zadał pytanie, w jakim miesiącu zostały przeprowadzane te badania.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że badanie to było wykonane w miesiącu październiku – jest to miesiąc najbardziej miarodajny dla całego roku.

Radny p. Sebastian Bulak zapytał, ile trwały te badania.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak powiedział, że nie da się takiego badania wykonać w jeden dzień – został więc opracowany harmonogram pomiaru poszczególnych odcinków. Badania były wykonane metodą video rejestracji, czyli odbywał się objazd samochodem. Na podstawie zapisu obrazu video dokonywano analizy, ile samochodów jest zaparkowanych w miejscach wyznaczonych, a ile pojazdów jest zaparkowanych poza tymi miejscami. Zdaniem pan Dyrektora, badanie to wykonane zostało rzetelnie.

Radny p. Sebastian Bulak poprosiło o odpowiedź na pytanie, czy badaniem był objęty kwadrat wyznaczony przez ul. Konstytucyjną, al. Unii, obiekty ZOO oraz Aqua Parku. Jeżeli tak, to jakie są wyniki badań dla tego obszaru?

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak powiedział, że odcinki te były objęte badaniem. Wyniki tych badań były różne – inne dla dnia roboczego, inne natomiast dla soboty i niedzieli, gdzie ten wskaźnik wzrastał blisko dwukrotnie. Realizowane też były badania związane z Orientarium, z Aqua Parkiem – w tym przypadku wskaźniki z każdym kolejnym miesiącem wzrastają.

Radny p. Sebastian Bulak zadał pytanie, czy istnieje koncepcja, aby ruch pojazdów w tym kwadracie upłynnić, albo zorganizować tam parking wielopoziomowy. Pan radny zwrócił uwagę, że w soboty i niedziele bardzo trudno jest zaparkować samochód na tym terenie.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak zwrócił uwagę, że obszar ten leży w granicach Parku im. Marszałka Piłsudskiego, który ma charakter zabytkowy – nie ma zgody, aby na takim terenie budować tego typu parking kubaturowy. Pan Dyrektor ocenił ponadto, że na tym terenie jest już około dwóch tysięcy miejsc postojowych – są tam m. in. duże parkingi przy Aqua Parku i przy Atlas Arenie.

Radny p. Sebastian Bulak ocenił, że mieszkańcy Łodzi nie korzystają z parkingu przy Atlas Arenie.

Pan radny stwierdził ponadto, że Miasto skupował w przeszłości od działkowiczów tereny naprzeciwko al. Unii. Cały ten pas działek jest w tej chwili nieużytkowany – można by więc go wykorzystać, tworząc tam nowe miejsca parkingowe.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że nie jest przygotowany do dyskusji w tej sprawie.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno-Prawnego p. Beata Bilka odnosząc się do problemu braku miejsc parkingowych, oceniła, że dużym problemem jest to, w jaki sposób niektórzy kierowcy parkują swoje pojazdy. Niestety jest tak, że bardzo często samochód jest parkowany w ten sposób, iż nie stoi w wyznaczonych liniach – powoduje to, że około 1/3 miejsc parkingowych jest zmarnowana. Należy się więc zastanowić, w jaki sposób rozwiązać ten problem.

Pani Przewodnicząca poprosiła ponadto o wyjaśnienie, dlaczego niektóre ulice w Centrum częściowo tylko objęte są Strefą Płatnego Parkowania – pewne odcinki tych ulic leżą poza Strefą. Być może przydałaby się tu regulacja, która ujednoczyłaby obszar Strefy.

Radna Izabela Kaczmarska zwróciła uwagę, że taka sytuacja ma właśnie miejsce na ulicy Kopernika. Na ulicy tej na odcinku między ul. Żeromskiego, a ul. Łąkową stoją parkomaty, natomiast pomiędzy al. Włókniarzy a Łąkową nie ma już tych parkomatów.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno-Prawnego p. Beata Bilka stwierdziła, że ta sytuacja dotyczy również innych łódzkich ulic.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak zwrócił uwagę, że granica Strefy Płatnego Parkowania została określana w uchwale Rady Miejskiej – jeżeli pojawiła się taka konieczność, to oczywiście projekt uchwały zakładający włączenie do Strefy kolejnych odcinków ulicy Kopernika, ulicy Karolewskiej, czy ul. 6-go Sierpnia jak najbardziej powinien się pojawić – będzie on miał bardzo poważne uzasadnienie. Do tej pory odcinki te nie były włączone do Strefy, ponieważ ZDiT posiadał już wcześniejsze umowy z operatorami Strefy Płatnego Parkowania, które opiewały na określoną liczbę urządzeń i po prostu nie było możliwości techniczno-prawnych do tego, aby Strefę Płatnego Parkowania rozszerzać, albo te możliwości, które były przewidziane wcześniej, zostały już wykorzystane na wcześniejsze rozszerzenie. Nie jest tak bowiem, że Strefa Płatnego Parkowania trwa w tym samym zakresie już od samego początku – ona ewaluuje. Strefa była już rozszerzana i teraz jest ten etap, w którym wszystko wskazuje na to, że powinno dojść do jej dalszego rozwoju.

Pan Dyrektor stwierdził ponadto, iż generalnie SPP mogą funkcjonować tylko i wyłącznie na drogach publicznych. Jeżeli istnieją odcinki na terenie Strefy, które są drogami wewnętrznymi, nie można tam pobierać opłat, wynikających z ustawy o drogach publicznych. Odcinków tych nie jest dużo – ZDiT posiada rozwiązanie, żeby

również na tych odcinkach kwestie parkowania uregulować. Generuje to pewną ilość problemów – należy się poważnie zastanowić, w jaki sposób je rozwiązać.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz zadał pytanie, dlaczego ulica Traugutta nie może mieć statusu drogi publicznej.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak powiedział, że w momencie, w którym ulica Traugutta była przebudowywana na woonerf, warunki techniczne dla dróg publicznych nie pozwalały na zrealizowanie tego, co tam jest.

Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz zapytał, czy można by zmienić status tej drogi.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że nie umie odpowiedzieć w tej chwili na to pytanie – ZDiT może zweryfikować tę kwestię.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilaska oceniła, iż zmiana funkcji tej drogi to byłaby bardzo przydatna.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz stwierdził, iż na tego typu ulicach bardzo często znajduje się oznakowanie: strefa zamieszkania. W takiej sytuacji, parkowanie jest dozwolone tylko w miejscach do tego wyraźnie oznaczonych. Generalnie, na terenie woonerfów, co do zasady, nie można parkować nigdzie – chyba że jest wskazane określone miejsce.

Pan Przewodniczący stwierdził ponadto, że na terenie Miasta znajduje się bardzo dużo przestrzeni, które formalnie nie są drogami nawet wewnętrznymi, ani publicznymi, ale są także przestrzeniami, które podlegają WGK, ZLM, czy ZZM. Na terenach tych parkują samochody – co więcej, parkowanie to odbywa się w sposób oczywisty, ponieważ te miejsca często wyglądają wprost jak parkingi.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak zgodził się z tym stwierdzeniem. Pan Dyrektor powiedział następnie, że na ul. Traugutta nie można zastosować szlabanu – ewentualnie można by tam zastosować parkomaty. Jeśli chodzi o inne tereny podlegające WGK, typu place, to najlepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie tam systemów szlabanowo – kasowych. Czyli, jest tam szlaban i kasa, gdzie, aby wyjechać, należy wnieść opłatę – to już jest inny system opłat. W Strefie Płatnego Parkowania opłata wnoszona jest z góry, czyli od momentu parkowania należy wnieść opłatę za cały planowany czas postoju. W przypadku systemów szlabanowych, pobiera się opłatę za faktyczny czas postoju – w ten sposób tworzony jest kolejny system. Do tego dochodzi jeszcze sposób windykacji, bo ona prowadzona jest na podstawie innych przepisów. Jeżeli tereny podlegające WGK miałyby być objęte opłatami, to musi to być system szczelny, bo windykacja wiąże się np. z koniecznością, w momencie wystawienia opłaty dodatkowej, odprowadzenia podatku VAT, mimo że ściągalność z Kodeksu Cywilnego tych opłat jest na poziomie 20-30%. Jeśli Miasto chciałoby obejmować te tereny płatnym parkowaniem, to muszą to być systemy szlabanowe. To jest temat, który ZDiT obecnie analizuje.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz zapytał, kiedy można się spodziewać decyzji w tej sprawie.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak powiedział, że jest około 10% miejsc w Strefie Płatnego Parkowania, które powinno się albo zamknąć – bo czasami to są tereny ZLM, które są de facto podwórkami, ale każdy kierowca może tam wjechać. Są też np. tereny po wyburzonej kamienicy, znajdującej się przy skrzyżowaniu ul. Gdańskiej z ul. 6-go Sierpnia, gdzie początkowo nie było parkowania, w tej chwili jednak wielu kierowców tam wjeżdża

i parkuje swoje pojazdy, uciekając ze Strefy. Istnieją też place, które wymagają jakiejś interwencji, np. poprzez wprowadzenie tam odpłatności za parkowanie pojazdów. Alternatywnym rozwiązaniem, które jest analizowane, jest wydzierżawienie tych miejsc podmiotowi, który by wziął pełną odpowiedzialność za windykację, w zamian za część dochodów z parkowania. W tej chwili ZDiT analizuje tę kwestię.

Radna p. Izabela Kaczmarska wyraziła pogląd, że powinno się wprowadzić parkomaty na ulicy Kopernika – na odcinku między al. Włókniarzy a ul. Łąkową.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz zwrócił uwagę, że Miasto rozpisywało przetargi na określoną ilość parkomatów. Można w świetle prawa rozszerzać daną umowę do 50% - to się nazywa opcja. W pewnym momencie jednak Łódź już wyczerpała możliwość rozszerzania tej umowy.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak zapewnił zebranych, że w ramach obecnie funkcjonującej umowy Miasto ma możliwości ustawienia dodatkowych 220 urządzeń.

Pan Dyrektor wyraził ponadto opinię, że zmiany dotyczące funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania powinny być wdrażane systemowo. Jeżeli istnieje potrzeba wprowadzenia śródmiejskiej Strefy, to powinna ona zostać wprowadzona łącznie z rozszerzeniem jej o nowe tereny. Należy zrealizować to kompleksowo, z dużą kampanią informacyjną, wyjaśniającą, dlaczego Miasto to robi i na jakich obszarach.

Radna p. Karolina Kępka zadała pytanie, czy granice Strefy mogą przebiegać środkiem danej ulicy. Pani radna poprosiła o wyjaśnienie, czy istnieje podział, że np. ul. Sienkiewicza zachód, to jest Strefa A, a już część wschodnia, to Strefa B.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że nie ma takich odcinków, w których jedna strona ulicy byłaby w innej Strefie. Granice mogą przebiegać w ramach ulicy Sienkiewicza, ale w poprzek.

Radna p. Karolina Kępka zapytała, czy dużo jest wystawianych mandatów z tytułu wybrania błędnej Strefy przy płatności w aplikacjach mobilnych.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak powiedział, że w chwili obecnej nie dysponuje taki statystykami. Pan Dyrektor stwierdził, że takie sytuacje zdarzają się i nie jest to rzadki przypadek, warto jednak pamiętać, że duża część z tych omyłek wynika z faktu iż kierowcy nie sprawdzają w której Strefie parkują, tylko całkowicie ufają podpowiedziom aplikacji.

Radna p. Karolina Kępka poprosiła o odpowiedź na pytanie, czy Miasto ma wpływ na firmy, które projektują te aplikacje, żeby tak była ustawiona domyślnie ta lokalizacja, aby była ta większa dokładność. Czasami aplikacja może bowiem wprowadzić w błąd kierowcę, który nie zna dokładnie topografii Miasta.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że tak naprawdę, to na kierowcy spoczywa obowiązek upewnienia się, w której Strefie parkuje. Każdy parkomat jest oznaczony odpowiednią flagą, innym kolorem i symbolem Strefy, w której kierowca się znajduje. W każdej podstrefie jest też oznakowanie pionowe, informujące, w jakiej Strefie aktualnie kierowca się znajduje. Aplikacja pomaga więc, sugeruje w jakiej Strefie pojazd może się znajdować, ale finalnie, to kierowca powinien się co do tego upewnić.

Radna p. Karolina Kępka zapytała, czy ZDiT posiada informację, w których aplikacjach jest najwięcej błędów. Ile ZDiT wystawił w ostatnim roku mandatów, z tytułu błędnej Strefy w aplikacji mobilnej?

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że Zarząd nie prowadzi takich statystyk.

Radna p. Izabela Kaczmarska poprosiła o rozważenie propozycji, aby usunąć ze Strefy Płatnego Parkowania terenów wokół szkół, przedszkoli, i innych placówek,

do których przywożone są samochodami dzieci. Uzasadniając tę propozycję, pani radna stwierdziła, że gdyby przygotować miejsce bezpłatnego parkowania pod szkołami, czy pod przedszkolami, to zagwarantowałoby to rodzicom możliwość swobodnego odbioru tych dzieci.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilka oceniła, że gdyby tereny te wyłączyć ze Strefy, byłyby one tak zastawione samochodami, że ci rodzice nie mieliby gdzie zaparkować. Do rozważenia jest natomiast stworzenie strefy parkowania dla rodziców, gdzie rodzic nie musi parkować, tylko wysadza dziecko z samochodu i odjeżdża.

Radna p. Izabela Kaczmarek wyraziła pogląd, że pod szkołami, czy przedszkolami rodzice powinni mieć możliwość wysadzenia z samochodu dzieci, albo zaparkowania pojazdu, czekając na dzieci, kiedy wychodzą one ze szkoły.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz zgodził się, że pod wieloma szkołami brakuje przestrzeni kiss and ride. Pan Przewodniczący zauważył, iż idea wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania, wbrew teoriiom, które krążą wśród wielu kierowców, nie jest taka, żeby na nich zarabiać, tylko dbać o to, aby te miejsca nie były zastawione parkującymi pojazdami. W sytuacji, jeśli wykluczy się z płacenia przestrzenie pod szkołami, to na tym obszarze te miejsca będą całkowicie zajęte.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak zwrócił uwagę, że za postój uznaje się zaparkowanie pojazdu powyżej jednej minuty, nie wynikające z warunków ruchu – oznacza to, że aby wysadzić dzieci pod szkołą, wystarczy się zatrzymać, dzieci wysiadają i minuta w zupełności na ten cel wystarczy.

Radna p. Magdalena Gałkiewicz oceniła, że polityka Miasta powinna zmierzać w kierunku tworzenia bezpiecznego dojścia dzieci do szkoły, bo są dzieci, które tam dochodzą i podjeżdżanie pod szkoły samochodami stanowi niezwykle wysokie zagrożenie dla nich. Powinno się więc tworzyć takie strefy pod szkołami, żeby dzieci mogły bezpiecznie tam dojechać, a nie godzić się na to, że niektórzy kierowcy próbują wjechać do szkoły samochodem.

Prezes Fundacji Fenomen p. Hubert Barański zauważył, że decyzja o ewentualnym rozszerzeniu Strefy Płatnego Parkowania należy do Rady Miejskiej. Ostatnia umowa podpisana była dwa lata temu, więc była okazja do rozszerzenia Strefy, ale nie została ona wykorzystana i w konsekwencji część starego Polesia nadal jest podzielona na pół. Uchwała ta daje ulice graniczne, czyli wszystkie, które są wewnątrz, które nie są ulicami niepublicznymi, są Strefą Płatnego Parkowania.

Pan Prezes stwierdził następnie, że minęło już 1243 dni, od kiedy ul. Zielona i ul. Narutowicza nie pełnią funkcji tramwajowej – przez ten czas mieliśmy do czynienia z darmowym, bezpłatnym, całodobowym parkingiem w centrum Miasta, z którym nic absolutnie nie zrobiono.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilka stwierdziła, że również zastanawia się, czy jest techniczny albo prawny powód, iż opłaty za parkowanie nie są na tym terenie pobierane.

Prezes Fundacji Fenomen p. Hubert Barański powiedział, że słyszał wyjaśnienia, iż opłaty nie są pobierane, ponieważ tam jest torowisko i nie wiadomo, kiedy tramwaj zacznie ponownie kursować.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz stwierdził, iż również spotkał się z interpretacją, że nawet jak torowisko jest nieużywane, to ono nadal jest torowiskiem. W Łodzi jest kilka takich miejsc, w których występuje podobny problem.

Prezes Fundacji Fenomen p. Hubert Barański odnosząc się następnie do sposobów sprawdzania odpłatności za parkowanie, ocenił, że może warto byłoby skorzystać ze sposobu, testowanego już w niektórych innych miastach – automatyzacji.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz zadał pytanie, czy ZDiT ma koncepcję, jak ma wyglądać w ostatecznym kształcie Strefa Płatnego Parkowania w Łodzi.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak zadeklarował, iż ZDiT może przedstawić propozycje zarówno w zakresie śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania, jak i nowych obszarów, które zdaniem Zarządu powinny być objęte Strefą.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilka poprosiła o informację nt. możliwości wprowadzenia w Łodzi automatyzacji – weryfikacji odpłatności za parkowanie.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że jeżeli Rada Miejska w Łodzi podejmie uchwałę, w której wskaże zasadność prowadzenia e-kontroli, to oczywiście wykonawca będzie zobowiązany przepisami prawa do dostosowania systemu i wprowadzenie powyższej e-kontroli.

Radny p. Radosław Marzec poprosił o informację nt. kosztów tego przedsięwzięcia.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak powiedział, że wykonawca ma się dostosować w ramach umowy do obowiązujących aktów prawa miejscowego – w związku z tym, jest to możliwe do realizacji już w ramach obecnego wynagrodzenia. Można zakładać, że po stronie przychodowej na początek na pewno w zakresie ilości opłat dodatkowych będzie wzrost.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilka poprosiła o bardziej precyzyjną informację w tej sprawie.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że kontrola będzie dużo bardziej skuteczna, ponieważ po pierwsze, nie będzie widać tych kontrolerów, po drugie, kontrolowana jest dużo większa ilość pojazdów w tym samym czasie. W pierwszej kolejności więc przekłada się to na wzrost opłat dodatkowych, z tytułu parkowania bez wniesienia opłaty. Finalnym efektem jest jednak większa motywacja kierowców do wnoszenia opłat za parkowanie, czyli później te opłaty dodatkowe spadają, natomiast wzrosną dochody po stronie przychodowej ze Strefy.

Radna p. Kamila Ścibor odnosząc się do wcześniejszej wypowiedzi pana Dyrektora, zadała pytanie, czy ściągalność z tytułu mandatów jest na poziomie jedynie 20-30%.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak powiedział, że w swojej wypowiedzi odnosił się do ściągalności w przypadku procedury wynikającej z Kodeksu Cywilnego.

Radna p. Kamila Ścibor zapytała, czy środki te windykuje Miasto.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że zależy to od przyjętego modelu prawnego. Najlepszym modelem do wprowadzenia tych opłat na terenach nie będących drogami publicznymi, byłby szczelny system, który uniemożliwia niewniesienia opłaty dodatkowej, aby nie było potrzeby później windykowania tych opłat. Są interpretacje Izby Skarbowej mówiące o tym, że sam fakt wystawienia wezwania do uiszczenia opłaty dodatkowej wiąże się z obowiązkiem podatkowym w zakresie VAT. Jeżeli opłata dodatkowa jest na poziomie 200 zł to od tej kwoty należy odprowadzić 23% podatku VAT, niezależnie od tego, czy uda się ściągnąć tę należność, czy też nie.

Radna p. Kamila Ścibor zadała pytanie, czy Miasto może się posiłkować firmami zewnętrznymi, windykującymi takie należności.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że nie posiada odpowiedniej wiedzy w tej sprawie. Pan Dyrektor wyraził też pogląd, że w tej sytuacji najlepszym rozwiązaniem byłoby chyba wydzierżawienie tych terenów z przeznaczeniem na funkcje parkingowe, gdzie Miasto ceduje na podmioty zewnętrzne wszystkie obowiązki podatkowe, w zamian za czynsz dzierżawny.

Radna p. Kamila Ścibor zadała pytanie, czy są chętni do dzierżawy takich terenów. **Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilska** stwierdziła, że są przedsiębiorcy, chętni na taką dzierżawę. Bardzo sprawnie działają prywatne parkingi, na przykład na ul. Smugowej przy Wydziale Spraw Obywatelskich.

Radna p. Kamila Ścibor oceniła, że może być jednak problem ze znalezieniem dzierżawcy w przypadku terenu zaniedbanego, gdzie trzeba by go dopiero przygotować do pełnienia funkcji parkingu. Pani radna zadała pytanie, kto miałby ponieść koszty takiej adaptacji.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak ocenił, że do każdej takiej nieruchomości należałoby podejść indywidualnie i przeprowadzić analizę – ile może tam powstać miejsc parkingowych, jakie są niezbędne nakłady, które trzeba będzie ponieść i czy byłoby to opłacalne.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz podsumowując dyskusję na temat Strefy Płatnego Parkowania ocenił, iż w przyszłości powinno się zorganizować kolejne posiedzenie poświęcone tej tematyce, podczas którego Dyrektor ZDiT przedstawiłby radnym informację nt. perspektyw rozwoju Strefy, propozycji korekty stawek oraz zasad funkcjonowania Strefy w weekendy. Radni mogliby również wówczas zastanowić się nad propozycją zmiany sposobu kontrolowania odpłatności za parkowanie na kontrolę elektroniczną.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilska zapytała, kto, oprócz przedstawiciela ZDiT powinien uczestniczyć w takim posiedzeniu.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak ocenił, że dobrze by było, gdyby w posiedzeniu takim uczestniczył również przedstawiciel Biura Inżyniera Miasta – odpowiadającego za oznakowanie dróg.

Wobec wyczerpania się dyskusji na temat funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania, **Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilska** zaproponowała przejście do dyskusji nad problemem związanym z funkcjonowaniem dzikich parkingów.

Zebrani zaakceptowali tę propozycję.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz zadał pytanie, czy służby miejskie mają informację na temat miejsc, wykorzystywanych jako dzikie parkingi. Czy mają one plan, jak ograniczyć w tych miejscach powyższe zjawisko?

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że tego typu miejsca parkingowe podzielić można na dwie kategorie. Pierwsza z nich, są to pasy drogowe dróg publicznych, gdzie miejsca do parkowania wyznaczone są znakami drogowymi – kierowcy parkujący niezgodnie z tymi znakami parkują nielegalnie, co powinno spotkać się z przeciwdziałaniem służb mundurowych. Drugą kategorią, są tereny nie będące drogami publicznymi – ZDiT

posiada wstępną analizę dotyczącą parkowania w tych miejscach. Jeżeli chodzi o nielegalne parkowanie na terenach stanowiących drogi publiczne, to zjawisko to rzeczywiście bardzo dobrze jest widoczne przy ul. Zielonej, czy ul. Narutowicza. Również problem ten dostrzegalny jest przy ul. Solnej. Aby zapobiegać temu zjawisku, poza działaniem służb, można by próbować odgradzać te tereny za pomocą słupków. Dzięki takiemu rozwiązaniu, częstotliwość patrolowania tych terenów przez służby mogłaby się zmniejszyć.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilka zapytała, czy e-kontrola nie mogłaby zastąpić patroli służb mundurowych na tym terenie.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak zwrócił uwagę, że jedynie Straż Miejska i Policja uprawnione są do wystawiania mandatów, czy usuwania pojazdów parkujących nielegalnie.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz zadał pytanie, czy ZDiT konsultuje ze służbami mundurowymi, w których miejscach należy ustawić separatory. Zdaniem pana Przewodniczącego, należałoby wytypować przestrzenie, które wymagają postawienia tam słupków – najlepiej by było, gdyby ZDiT skonsultował się w tej sprawie z przedstawicielami służb.

Zwracając się do przedstawiciela Straży Miejskiej, pan Przewodniczący zadał pytanie, czy służby mają sugestię, które tereny w Łodzi należałoby ogrodzić słupkami.

Naczelnik Wydziału Dowodzenia w SM p. Marek Malusik wyraził opinię, że najlepszym rozwiązaniem byłoby ogrodzenie wszystkich miejsc, w których obowiązuje zakaz parkowania – dopiero to powstrzymałoby kierowców od parkowania tam.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz poprosił o informację na temat miejsc, które w opinii ZDiT powinny zostać w najbliższym czasie zabezpieczone przez separatory.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że jeżeli chodzi o odcinki ulic, które poddane zostały rewitalizacji, to zostały one odpowiednio zabezpieczone, aby uniemożliwić tam nielegalne parkowanie. Potrzeby w tym zakresie występują na ulicach, które nie zostały objęte rewitalizacją.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz ocenił, że separatory należałoby ustawić na chodniku przy ul. Roosevelta – od strony biurowca Red Tower. W miejscu tym bardzo często pozostawiane są samochody – mimo że jest tam zakaz parkowania.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilka zadała pytanie, co należy jeszcze zrobić, aby zlikwidować zjawisko nielegalnego parkowania. Pani Przewodnicząca zwróciła ponadto uwagę, że stawiane na chodnikach przez służby miejskie słupki są mało estetyczne.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz stwierdził, że istnieje przyjęty wzór, jak mają wyglądać te słupki.

Prezes Fundacji Fenomen p. Hubert Barański ocenił, że estetyka tych słupków rzeczywiście może budzić wątpliwości – spełniają one jednak bardzo ważną funkcję, chroniąc zieleńce, czy chodniki łódzkich ulic przed zniszczeniem.

Pan Prezes ocenił ponadto, że głównymi sposobami zwalczania zjawiska nielegalnego parkowania powinno być wprowadzenie automatyzacji – weryfikacji odpłatności za parkowanie na terenie SPP oraz ustawianie na chodnikach separatorów.

Ponadto, powinno się częściej korzystać z instrumentu posiadanego przez służby mundurowe – możliwości odholowywania pojazdu parkującego w sposób niedozwolony.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilaska poprosiła o odpowiedź na pytanie, dlaczego pojazdy parkujące w sposób niedozwolony nie są odholowywane.

Zastępca Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Łodzi p. Michał Uliasz nie zgodził się z opinią, że pojazdy utrudniające ruch drogowy nie są odholowywane.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz zadał pytanie, w jakich przypadkach Policja podejmuje decyzję o odholowaniu danego pojazdu.

Zastępca Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego KMP w Łodzi p. Michał Uliasz poinformował zebranych, że decyzja taka podejmowana jest wówczas, gdy dany pojazd zaparkowany jest w sposób niezgodny z obowiązującym w tym miejscu oznakowaniem oraz gdy faktycznie samochód ten utrudnia, bądź uniemożliwia ruch na tym terenie.

Naczelnik Wydziału Dowodzenia w SM p. Marek Malusik stwierdził, że decyzję tę służby podejmują, gdy dany pojazd parkuje w miejscu, gdzie jest to zabronione, utrudnia on ruch i zagraża bezpieczeństwu na tym terenie – należy tu zauważyć, iż bezpieczeństwo jest tu kwestią ocenną.

Radna p. Joanna Budzińska zadała pytanie, czy na terenie przy ul. Roosevelta jest oznakowanie, zabraniające tam parkowania pojazdów.

Naczelnik Wydziału Dowodzenia w SM p. Marek Malusik twierdząco odpowiedział na to pytanie – pan Naczelnik poinformował zebranych, że ul. Roosevelta jest jedną z ulic, na których Straż Miejska najczęściej podejmuje interwencje.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz ocenił, że wszyscy się chyba zgadzają, że warto postawić separatory przy ul. Roosevelta. Pan Przewodniczący zadał następnie pytanie, co Miasto powinno zrobić, aby ograniczyć zjawisko nielegalnego parkowania na terenie przy ul. Zielonej oraz przy ul. Narutowicza. Czy nie można by wyłączyć z ruchu tego odcinka i zacząć pobierać opłatę za parkowanie na powyższym terenie?

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że w kwestii tej władny byłby się wypowiedzieć przedstawiciel Biura Inżyniera Miasta.

Radna p. Magdalena Gałkiewicz zwróciła uwagę, że jak wynika ze statystyk, ogólnie aż 50 % interwencji podejmowanych przez funkcjonariuszy Straży Miejskiej, są to pouczenia. Pani radna wyraziła opinię, że być może w niektórych przypadkach lepszym rozwiązaniem byłoby zastosowanie mandatu zamiast pouczenia.

Naczelnik Wydziału Dowodzenia w SM p. Marek Malusik powiedział, że decyzję, czy w danym przypadku zastosować pouczenie, czy mandat, podejmuje w miejscu interwencji strażnik – nikt na tę decyzję nie ma wpływu.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilaska oceniła, że skoro połowa interwencji Straży Miejskiej kończy się jedynie upomnieniem, kierowcy mają jasny przekaz, iż nie grożą im poważne konsekwencje.

Radna p. Magdalena Gałkiewicz stwierdziła, że w porównaniu z innymi miastami ściągalność mandatów w Łodzi nie wygłąda imponująco.

Naczelnik Wydziału Dowodzenia w SM p. Marek Malusik zwrócił uwagę, że nie ma prawnego narzędzia, żeby zmusić strażnika do zastosowania mandatu – decyzję w tej sprawie podejmuje sam funkcjonariusz.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilka poprosiła o bardziej szczegółową informację nt. ilości interwencji Straży Miejskiej w stosunku do kierowców parkujących w miejscach niedozwolonych – z uwzględnieniem liczby udzielonych mandatów.

Naczelnik Wydziału Dowodzenia w SM p. Marek Malusik poinformował zebranych, iż w I półroczu br. odnotowano ponad 16 tys. zdarzeń w ruchu drogowym – nałożono 8 200 mandatów za wykroczenia w ruchu drogowym.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz zadał pytanie, czy zdarzenia w ruchu drogowym, o których mówił pan Naczelnik dotyczą wszystkich uczestników ruchu, czy tylko kierowców.

Naczelnik Wydziału Dowodzenia w SM p. Marek Malusik stwierdził, że wykroczenia te dotyczą wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Radna p. Magdalena Gałkiewicz zwróciła uwagę, że we Wrocławiu na przykład Straż Miejska podjęła 27 tys. interwencji – zakończyły się one w 22 tys. przypadkach nałożeniem mandatów. Dane te są więc zupełnie inne niż w przypadku Łodzi.

Prezes Fundacji Fenomen p. Hubert Barański poinformował zebranych, że jeżeli chodzi o samą ul. Piotrkowską, to w 2023 r. Straż Miejska wystawiła za wykroczenia drogowe na tej ulicy jedynie 424 mandaty – przy 675 zgłoszeniach od mieszkańców. Z wystawionych z tego tytułu mandatów uzyskano kwotę ok. 42 tys. zł. Widać więc, że Straż Miejska nie jest w stanie upilnować nawet najbardziej reprezentacyjnej ulicy na terenie Łodzi.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilka nie zgodziła się z wypowiedzią przedmówcy – zdaniem pani Przewodniczącej, w ciągu ostatniego roku znacząco zwiększyła się ilość patroli Straży Miejskiej na ul. Piotrkowskiej, co spowodowało, iż liczba wykroczeń drogowych popełnianych na tej ulicy spadła.

Pani Przewodnicząca zgodziła się ponadto, iż Straż Miejska w Łodzi, jako instytucja, jest niedofinansowana i boryka się ona w związku z tym z brakami kadrowymi.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz zwrócił się do przedstawicieli służb mundurowych z prośbą o przekazanie radnym informacji nt. miejsc, które wykorzystywane są jako nielegalne parkingi. Pan Przewodniczący poprosił ponadto przedstawiciela ZDiT o przekazanie informacji nt. miejsc, w których w ostatnich latach kwestię nielegalnego parkowania udało się rozwiązać, wysokości środków wydatkowanych na ten cel oraz dalszych planów w zakresie porządkowania takich obszarów.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak zadeklarował, że przekaże radnym taką informację. Pan Dyrektor powiedział ponadto, iż takim miejscem, w którym niedawno zlikwidowano zjawisko nielegalnego parkowania, jest ul. Moniuszki.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilka zaapelowała do radnych, aby zastanowili się jeszcze nad innymi sposobami, stosowanych np. w miastach europejskich, dzięki którym można by ograniczyć zjawisko parkowania w miejscach niedozwolonych.

Radny p. Mateusz Walasek odnosząc się do kwestii możliwości adaptacji na terenie Łodzi rozwiązań obowiązujących w innych miastach europejskich, zwrócił uwagę, że pewną barierą jest to, iż w Polsce obowiązują inne rozwiązania prawne niż np. w krajach zachodnich, gdzie kary za nielegalne parkowanie są znacznie wyższe. Rada Miejska w Łodzi nie może wpłynąć na podwyższenie wysokości nakładanych na kierowców mandatów, gdyż nie ma ona takich uprawnień. Również w krajach zachodnich stosowane są znacznie bardziej rygorystyczne rozwiązania, jeśli chodzi o możliwość wjazdów samochodów prywatnych do centrów miast. Stosowane są tam m. in. bardzo wysokie opłaty za możliwość wjazdu na tereny śródmiejskie, co skutecznie zniechęca kierowców do parkowania tam.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilaska oceniła, że jednym z elementów, który można wykorzystać dla przeciwdziałania zjawisku nielegalnego parkowania, może być właśnie presja uchwałodawcza. W sytuacji, gdy ewidentnie niszczone jest wspólne dobro, jakim są np. miejskie chodniki, czy zieleńce, kary za nielegalne parkowanie powinny być znacznie wyższe.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że na szczeblu rządowym rozpoczęły się rozmowy dotyczące m. in. możliwości podniesienia wysokości stawki mandatu za nieprawidłowe parkowanie.

Radny p. Mateusz Walasek powiedział, że w tej chwili remontowana jest ul. Majzela – pomimo, że prace na tej ulicy już się rozpoczęły, na znacznej jej części, gdzie obowiązuje zakaz postoju, parkują samochody.

Naczelnik Wydziału Dowodzenia w SM p. Marek Malusik stwierdził, że na ul. Majzela, która jest jednokierunkowa, samochody zaparkowane są po stronie wschodniej, gdzie nie ma zakazu zatrzymania. Pojazdy zostały tam zaparkowane przed wdrożeniem na tej ulicy nowej organizacji ruchu – w tej chwili można więc jedynie apelować do kierowców, aby je stamtąd usunęli.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilaska zwracając się do przedstawiciela ZDiT zadała pytanie, co Miasto zamierza zrobić z miejscami, wykorzystywanymi jako dzikie parkingi.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) poinformował zebranych, że na terenie objętym Strefą Płatnego Parkowania zidentyfikowano 27 takich miejsc – są to lokalizacje obejmujące różną liczbę miejsc. Często jako dzikie parkingi wykorzystywane są np. podwórka istniejących kamienic.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilaska zapytała, czy takim miejscem jest np. wskazany przez nią podczas poprzedniego posiedzenia Komisji plac przy ul. Rewolucji 1905 r. nr 10.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) twierdząco odpowiedział na to pytanie.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilaska zadała pytanie, jakie są plany wobec wykorzystywanej również jako dziki parking nieruchomości przy ul. Zachodniej, na tyłach wyburzonego budynku przy ul. Piotrkowskiej 17.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) stwierdził, że nieruchomość przy ul. Zachodniej 66/68 jest we władaniu Wydziału Gospodarki Komunalnej.

P. o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej p. Roksana Wołoszczuk stwierdziła, że teren ten jest częściowo zablokowany – wjeżdżają tam jednak samochody, mimo że ustawiono tam znak zakazu wjazdu.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilka zadała pytanie, czy nie można by zacząć pobierać opłaty za parkowanie na tym terenie.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak stwierdził, że przekształcenie tego miejsca w płatny parking wiązałoby się również z wymiernymi kosztami. Ponadto, jeżeli dany teren przeznaczony jest w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego np. pod zabudowę, organizowanie tam płatnego parkingu może budzić wątpliwości.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilka zaproponowała, by w takim razie wydzierżawić tę nieruchomość prywatnemu przedsiębiorcy.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak wyraził pogląd, że należy się kompleksowo zastanowić nad jednolitym zagospodarowaniem wszystkich miejsc na terenie Strefy Płatnego Parkowania, które są wykorzystywane jako dzikie parkingi.

Radny p. Mateusz Walasek stwierdził, że w przypadku, gdy określony teren przeznaczony jest w planie zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę, najskuteczniejszym rozwiązaniem problemu nielegalnego parkowania w tym miejscu jest sprzedaż takiej nieruchomości inwestorowi, który ją zabuduje.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz podsumowując dyskusję, zaproponował by na kolejne posiedzenie Komisji przygotowana została lista wszystkich 27 miejsc na terenie objętym Strefą Płatnego Parkowania, które wykorzystywane są jako dzikie parkingi – wraz z propozycjami dotyczącymi zagospodarowania tych miejsc.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego p. Beata Bilka poprosiła o przekazanie takiej listy również radnym z Komisji Ładu Społeczno – Prawnego.

P. o. Zastępcy Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu (ZDiT) p. Tomasz Grzegorzczak zadeklarował, że przekaże radnym taką listę.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego powiedział, że po otrzymaniu tych dokumentów, podczas kolejnego posiedzenia, radni mogliby zastanowić się nad zagospodarowaniem wszystkich tych miejsc.

Na tym dyskusję w powyższym punkcie zakończono.

Ad pkt 4. Sprawy wniesione i wolne wnioski.

Nie zgłoszono wniosków.

Przewodnicząca Komisji Ładu Społeczno – Prawnego podziękowała na koniec zebranych za udział w obradach i zamknęła posiedzenie tej Komisji.

Protokół sporządził

Marek Wasielewski

Przewodnicząca Komisji

Beata Bilka