

**Protokół nr 19/XI/2019**

**posiedzenia Komisji Transportu i Ruchu Drogowego**  
**Rady Miejskiej w Łodzi**  
**z dnia 21 listopada 2019 r.**

**I. Obecność na posiedzeniu:**

stan Komisji - 6 radnych

obecnych - 6 radnych

nieobecnych - 0 radnych

oraz zaproszeni goście.

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

Zaproszenie dla radnych na posiedzenie stanowi załącznik nr **3** do niniejszego protokołu.

Zaproszenie dla gości na posiedzenie stanowi załącznik nr **4** do niniejszego protokołu.

**II. Proponowany porządek posiedzenia:**

1. Przyjęcie protokołu z dnia 7 listopada 2019 r.
2. Podsumowanie wyjazdowej komisji z dnia 17.10.2019 r., dotyczącej stanu infrastruktury rowerowej na Widzewie.
3. Informacja o stanie realizacji inwestycji w infrastrukturę rowerową w Łodzi.
4. Informacja o planach realizacji inwestycji rowerowych wskazanych w Budżecie Obywatelskim.
5. Sprawy wniesione i wolne wnioski.

**III. Przebieg posiedzenia i ustalenia:**

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski** powitał radnych, zaproszonych gości i po stwierdzeniu quorum (na podstawie podpisów radnych złożonych na liście obecności) otworzył posiedzenie Komisji.

Przedstawił proponowany porządek posiedzenia. Zapytał czy są uwagi do porządku posiedzenia.

Uwag nie zgłoszono.

Poddał pod głosowanie przyjęcia porządku posiedzenia.

Komisja w głosowaniu: 3 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

#### **Ad. 1. Przyjęcie protokołu z dnia 7 listopada 2019 r.**

**Przewodniczący** poddał pod głosowanie przyjęcie protokołów 18 września 2019 r., 19 września 2019 r., 15 października 2019 r. i 16 października 2019 r.

Komisja w głosowaniu przy 3 głosach „za”, **braku** głosów „przeciw” i **braku** głosów „wstrzymujących się” przyjęła protokoły.

#### **Ad.2. Podsumowanie wyjazdowej komisji z dnia 17.10.2019 r., dotyczącej stanu infrastruktury rowerowej na Widzewie**

**Przewodniczący** Komisji p. Krzysztof Makowski oddał głos **Panu Hubertowi Barańskiemu**, który podsumował wyjazd, wymieniając i wyjaśniając przy tym wszystkie utrudnienia i problemy, które pojawiły się na trasie.

**Pan Przewodniczący Makowski:** „Te światła na Rondzie Inwalidów – czy jest szansa coś z nimi zrobić czy nie?”.

**Pan Tomasz Grzegorzczak p.o. z-cy dyr. Ds. Inżynierii Ruchu ZDiT:** „Jest szansa, tylko pytanie brzmi następująco – czemu światła są ustawione w tej chwili tak, że są bardzo krótkie cykle? Między innymi po to, żeby przepuszczać częściej tramwaje, a piesi mają tak ustawione zielone, że przechodząc przez zachodni wylot, dochodząc do kolejnego, zapala im się zielone. Więc oczywiście - możemy wydłużyć trwanie cyklu o dodatkowe 30 sekund, żeby rowerzysta mógł przejechać na jednym cyklu świateł, ale kosztem - że tak powiem - strat czasowych dla tramwaju, i kosztem tego, że pieszy, który będzie wychodził, będzie trafiał na czerwone. Także no - to są tego typu dylematy. Pytaniem czy w przypadku tego dla inwalidów, które jest bardzo rozległe i trudne do wysterowania, a także z uwagi na fakt, że jest to ciąg trasy, jednak te krótkie ale częste cykle, żeby przepuścić tramwaje chyba są istotniejsze.”.

**Pan Przewodniczący Tomasz Kacprzak:** „Czy dałoby się tam rozłączyć sygnalizację dla pieszego od sygnalizacji dla rowerzysty? Bo obecnie to te światełka się zapalają równolegle, a czas przejścia pieszego oczywiście jest inny niż przejazdu rowerzysty – ja to testowałem, no nie dojechałem, tak? Starłem się w miarę szybko przejechać - nie udało się. A gdyby to rozłączyć tak, żeby inny czas był dla rowerzysty – tam wystarczyłoby dosłownie chyba parę sekund tak naprawdę.”.

**Pan Tomasz Grzegorzczak p.o. z-cy dyr. Ds. Inżynierii Ruchu ZDiT:** „To nie jest parę sekund - tu mówimy o 15 – 20 sekundach, które byśmy musieli zabrać tramwajom.”.

**Pan Maciej Formański dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „[...] Jeżeli dobrze rozumiem Pana myśl, chodzi o to, żebyśmy mieli dwa sygnalizatory - jeden dla pieszych, drugi dla

rowerzystów, żeby pieszy, który ma dłuższy czas ewakuacji, tak - żeby miał szybciej sygnał czerwony. No i pytanie – do czego ewentualnie wtedy doprowadzimy taką sytuacją, kiedy pieszy będzie widział dla siebie światło czerwone, będzie widział zielone dla przejazdu rowerowego i jak to zinterpretuje i co z tym zrobi?”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „Tam są i tak dwa sygnalizatory obecnie – jeden jest przy drodze rowerowej z rowerem, drugi z pieszym. [...] Jak ktoś nie potrafi rozpoznać światła, no to niestety, ale na to nic nie poradzimy. [...] Natomiast, robiąc ułatwienia, to też bym nie zrobił wszystkich czerwonych świateł tylko dlatego, że ktoś nie daj boże źle coś zinterpretuje.”

**Pan Maciej Formański dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „Tak jak mówię – to jest pewne spojrzenie na sytuację, natomiast to nie koniecznie musi być rzecz niezauważalna. Z pewnością znajdzie się grupa tych, którzy uznają, że oni są w stanie przebiec co najmniej z prędkością ewakuacji roweru z tego przejścia i będą w uzasadniony sposób potem próbowali - albo wręcz biegać po tym przejeździe dla rowerów. Także obawiam się – ja nie chciałbym tu mnożyć przykładów, ale to nie jest tak, że z natury nie bo nie. Wyrażamy pogląd co do tego, że być może wywołamy nowe zjawiska, których nie znamy bo po prostu nie rozwiewaliśmy do tej pory takich faz.”.

**Pan Radny Mateusz Walasek:** „Ja tylko chciałem zauważyć na tej dyskusji, że – z całym szacunkiem – to rozdzielanie nie wiem czy ma jakikolwiek sens, bo jest przecież ruch poprzeczny i w przypadku tej czy innej sytuacji, ruch poprzeczny musi być wstrzymany - więc po co?”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „Ja powiem po co – bo inny jest czas ewakuacji roweru, inny czas ewakuacji pieszego. Musimy zatrzymać pieszego, bo wiemy, że pieszy nie przejdzie tych trzech pasów, tak?”.

**Pan Radny Walasek:** „To jest jakby jedno rozwiązanie, ale nie wiem czy drugie nie jest o wiele bardziej wysublimowane. Jeżeli ta sygnalizacja jest uruchamiana przyciskiem – jest czy nie jest? Bo to jest podstawowe pytanie.”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak :** „Nie jest, jest czujka.”.

**Pan Radny Mateusz Walasek:** „W takim razie jest czujka czy coś takiego - to jest możliwość rozdzielania tego i zauważenia, czy pojawia się rower, czy pojawia się pieszy. Czy to nie jest zbyt wysublimowane w tym systemie? Myślę, że on jest elektroniczny nie raz te czujniki więc może to jest jakieś rozwiązanie - jeżeli pojawia się rower to ten czas jest dłuższy a jeżeli impuls pochodzi od strony przejścia dla pieszych to wtedy ten czas jest inny.”.

**Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski :** „Trzeba szukać prostych rozwiązań, nie ma co komplikować bo po prostu sami się za chwileczkę zapętlimy, tak? I poprzez niektóre decyzje możemy faktycznie doprowadzić do jakichś nieprzewidzianych zatorów tam gdzie ich do tej pory nie było. Prowadzimy dyskusje, szukają rozwiązania”.

**Pan wiceprzewodniczący Marcin Hencz:** „[...] Tylko chciałem przestrzec, że obecnie trasa WZ – bo to przeliczałem niedawno – oferuje już czas przejazdu tramwajów, względem przebudowy, dłuższy o 4 minuty i 15 sekund. My możemy tak rozmawiać naprawdę o kilku skrzyżowaniach na tej trasie, gdzie są problemy i niebezpieczne sytuacje i boję się, że dojdziemy do wydłużenia nawet do 8 czy 10 minut swoją drogą. Trasa WZ jeśli ma być nowoczesną linią tramwajową powinniśmy robić wszystko, żeby skracać czasy przejazdu na niej - komunikacji publicznej - a nie wydłużać, nawet pod kątem tak szczytnej idei jak to, że rowerzyści mogą dziś przejechać po jednym ciągu. A jeśli mogę coś zasugerować - jeśli już rozmawiamy gdzie znaleźć sekundy to wydaje mi się, że dużo łatwiej byłoby je znaleźć po drugiej stronie skrzyżowania, gdzie jechaliśmy, czyli no dalej na wschód, bowiem tam jest mniej kursów tramwajów, bo więcej po prostu jest od tej strony bliżej miasta. I chciałem naprawdę uczulić, że to się tylko tak łatwo mówi, że gdzieś zabierzemy 15 sekund, bo to summa summarum później daje dwie minuty.”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „Ale ja wcale nie chcę wydłużać czasu przejazdu. Jeszcze raz sprecyzuję – nie chodzi o wydłużenie tej fazy, zostawmy tę fazę taką jaka jest. Ona włącza czerwone światło w określonym momencie ze względu na pieszego, natomiast w tym samym momencie włączane jest czerwone światło dla roweru, a mogłoby zostać jeszcze parę sekund dłużej, ponieważ to byłby ten wystarczający czas, żeby rowerzysta wjechał na skrzyżowanie i miał tę fazę ewakuacji podobną jak pieszy. Tu nie chodzi o wydłużenie, tu chodzi tylko o rozdzielenie i wydłużenie fazy rowerowej o tych kilka sekund – te kilka sekund, co wykazał eksperyment, pozwoliłoby rowerzyście wjechać na skrzyżowanie i przejechać go. Pieszy tego nie robi – pieszy miałby już czerwone. Rowerzysta, który ruszał mógłby swobodnie przejechać – to po pierwsze. A po drugie, odnosząc się do wydłużenia jazdy tramwaju na trasie WZ chciałbym zwrócić uwagę, że to wydłużenie trasy jest także skutkiem tego, że wynieśliśmy przejścia dla pieszych na trasie WZ na ziemię. [...] Więc coś za coś, jeżeli ułatwiamy przejścia dla pieszych to się nie dziwny, że później tramwaje i samochody stoją w korkach. Tego się niestety nie da pogodzić.”.

**Pan Maciej Formański dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „[...] Powiem tak - jeżeli ten pomysł uznamy za dobry i w świadomy sposób go wprowadzimy, to będziemy sobie musieli jeszcze odpowiedzieć na drugi - dlaczego nie sprawdzić tego absolutnie na wszystkich

przejeździach gdzie mamy równoległe przejazd rowerowy i przejście dla pieszych bo to jest sytuacja absolutnie powtarzalna.”.

**Pan Przewodniczący Krzysztof Makowski :** „Pytanie jest proste – czy my jesteśmy stanie, nie wiem, w okresie wiosennym próbować tak te światła – tutaj do Pana Dyrektora mam pytanie – żeby je zróżnicować - te światła - dla pieszych i dla rowerzystów?”.

**Pan Tomasz Grzegorzczak p.o. z-cy dyr. Ds. Inżynierii Ruchu ZDiT:** „Panie Przewodniczący, sądzę, że powinniśmy to przeanalizować i mamy odpowiedź.”.

**Radna p. Marta Przywara:** „Ja mam taką propozycję, żebyśmy jeszcze wrócili może do tematu ulicy Puszkina i braku oznakowania poziomego, ponieważ wydaje mi się że większość ludzi, którzy się tam przemieszczają intuicyjnie traktują to jako chodnik. I tak naprawdę w czasach kiedy bardzo popularne jest chodzenie z słuchawkami na uszach dzwonek niewiele może dać”.

**Pan Przewodniczący p. Krzysztof Makowski:** „Panie dyrektorze jest szansa żebyśmy tam jakoś zainterweniowali?”.

**Pan Maciej Formański dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „[...] Postaramy się”.

**Pan Hubert Barański:** „Zwracam uwagę na to na miejscu - że samochody ciągle mają zielone światło a tramwaje mają oddzielną sygnalizację, której i tak przekroczenie tramwaju blokują. Natomiast dobrze, że tutaj Pani Radna zwróciła uwagę - tam nie jest tylko błąd w oznakowaniu poziomym ale też pionowym – znaki pionowe mówią coś innego niż jest w rzeczywistości, czyli zamieniona jest miejscem.”.

**Pan Janusz Maciaszek Biuro Inżyniera Miasta:** „Znak jest już nieobowiązujący.”.

**Pan Hubert Barański :** „Mówimy o znaku, który jest na przykład od strony południowej w stronę ronda i on mówi – pionowy – że po prawej stronie mamy drogę dla rowerów a po lewej chodnik. I tam gdzie jest asfalt według znaku pionowego tam jest chodnik a tam, a tam gdzie jest płyta chodnikowa jest droga rowerowa. To jest jeden z elementów, dlatego też mi zależało, żeby tam Państwu to pokazać. [...] I tutaj trochę tytułem tego ronda inwalidów – proszę zwrócić uwagę jakie jest natężenie ruchu pieszego po zachodnim wlocie tego ronda. Tam nie ma żadnego generatora ruchu dla pieszych - piesi głównie chodzą po wschodnim skrzydle, bo tam są przystanki, sklepy i osiedle – po tej stronie jest tylko i wyłącznie salon samochodowy i ewentualnie ci którzy z Mcdonald'a idą do domów jednorodzinnych wzdłuż ulicy Rokicińskiej. Jest to raczej promień całego ruchu, więc może warto zbadać, czy faktycznie warto jest tam rowerzystów podporządkowywać naprawdę znikomemu ruchowi pieszemu – taka moja mała uwaga”.

**RONDO SYBIRAKÓW.**

**Pan Janusz Maciaszek p.o kierownika Biura Inżyniera Miasta:** „Jeśli chodzi o konfigurację znaków D2 z A7 to jest informacja tylko i wyłącznie taka, że mamy koniec drogi z pierwszeństwem. Po ominięciu konfiguracji znaków mogę się natchnąć na znaki C12, A7, B20 bądź A5 nawet”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „A czy przepisy wymagają, że jeżeli jest znak „koniec drogi z pierwszeństwem” to po tym musi być znak „ustąp pierwszeństwa”?”.

**Pan Janusz Maciaszek p.o kierownika Biura Inżyniera Miasta:** „Tak było do momentu, kiedy była wprowadzana organizacja ruchu trzy lata temu. Przepisy się w tej chwili zmieniły i ja mogę usunąć ten znak i to usuniemy”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „Czyli mamy znak ustąp drogi z pierwszeństwem i wtedy dojeżdżamy samochodem do ronda i mamy drogę rowerową, gdzie mamy ustąp pierwszeństwa, więc kierowca wie, że jadący rowerem musi ustąpić pierwszeństwa.”

**Pan Przewodniczący Krzysztof Makowski:** „Ale przecież my dyskutujemy o tym – tak jak podjeżdżaliśmy, to każdy kierowca - ten co jechał - ma zakodowane że jak ma ścieżkę rowerową zwalnia i przepuszcza rowerzystę, tak samo jak później przepuści osobę przechodzącą na przejściu dla pieszych, tak? No tak byliśmy tam, to mimo tego, że jest ustąp to się zatrzymywali, tak?”.

**Pan Hubert Barański:** „Proponuję zdjąć znaki pierwszeństwa na przejeździe dla rowerów. Dlaczego? [...] Po pierwsze dlatego, że rowerzysta jadący po drodze dla rowerów z pierwszeństwem, wjeżdżający na przejazd, ma pierwszeństwo dojeżdżając już do tego przejazdu - to jest po pierwsze. Będąc na przejeździe ma pierwszeństwo, pieszy będąc na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo, a mam nadzieję, że niebawem - zgodnie z zapowiedzią z expose Pana Premiera - Polska dołączy do krajów Europejskich i również pieszy zbliżający się do przejścia będzie miał pierwszeństwo. Tak więc sytuacja, która jest w tym momencie na rondzie i skrzyżowaniu jest po prostu jakimś dziwołogiem prawnym, którym informujemy kierowcę, że zbliża się do przejazdu dla rowerów - z przepisów ogólnych rowerzysta ma pierwszeństwo, a jednocześnie temu rowerzyście dajemy znaki żeby ustąpił pierwszeństwa. No to jest po prostu jakiś absurd i to tylko jeden znak nie pasuje - ten na przejeździe dla rowerów, dla rowerzystów. Wówczas kierowcy nie będą musieli się tłumaczyć tym, że wydawało im się, że widzieli znak „ustąp pierwszeństwa” dla rowerzysty pod jakimś tam kątem, bo on jest trójkątny, inny niż wszystkie więc - to jest jedyny przejazd w Łodzi w którym takie coś jest - więc ja wiem, że tam pierwszeństwo rowerzysta to ma. Skończmy z tą fikcją, ujednocicajmy przepisy i sytuacje na przejazdach dla rowerów w myśl zasady, że niechronieni uczestnicy ruchu powinni mieć także dodatkową ochronę prawną, a

nie ich pozbywamy w tym momencie. Tak więc proszę o zdjęcie - po raz kolejny zresztą - proszę o zdjęcie tych idiotycznych znaków „ustąp pierwszeństwa” na przejeździe dla rowerów, bo one tylko wprowadzają w błąd. Zresztą sami Państwo jadąc na rowerach podczas tej komisji nie skorzystali ze swoich własnych, mądrych znaków i wymusili pierwszeństwo. Tak więc proszę je po prostu zdjąć, bo one tylko wprowadzają w błąd i zamieszanie.”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „Ja mam troszkę odmienne zdanie i to jest związane z tym, że ten eksperyment, który realizowaliśmy, on głównie dotyczył tego, że samochody zatrzymywały się – mówię o samochodach, które dojeżdżały do skrzyżowania, natomiast zupełnie inaczej wygląda sytuacja jadąc samochodem - na tym rondzie można nie zauważyć rowerzysty. Tam mamy dwa pasy do zjazdu z ronda. To jest rondo turbinowe, prędkość na tym rondzie wcale nie należy do niskich - tam się jeździ nie wiem, 40 na godzinę. Ja nie mówię o 70, ale 30, 40 się jedzie - to nie jest rondo po którym się jedzie 15 kilometrów na godzinę. [...] Ja bym wołał przy tym przejeździe dla rowerów ustawić znak „stop”, ponieważ jeżeli tam będzie większy ruch rowerowy, tam nie będzie możliwości żeby te samochody zjechały. I tu nie chodzi o płynność zjazdu - tu chodzi wyłącznie o to, że natężenie ruchu na tym skrzyżowaniu jest tak gigantyczne, że samochody będą się zatrzymywać i będą na siebie po prostu wpadać – jedno po drugim. Nie daj boże jeżeli ktokolwiek nie zauważy rowerzysty i rozumiem, że te znaki zostały ustawione wyłącznie ze względu na bezpieczeństwo przy zjeździe. [...] No i to skrzyżowanie powinno być zupełnie inaczej zaprojektowane - tak jak rondo inwalidów, gdzie jest sygnalizacja świetlna, ale to zostało zaprojektowane tak, żeby było bezkolizyjne, żeby nie było zatorów - no i w efekcie mamy właśnie znaki takie dla rowerów.”.

**Pan Przewodniczący Marcin Hencz:** „Nie wiemy czy to jest do końca zgodne z przepisami, ale jeśli rzeczywiście na którymś wlocie jest duża ilość samochodów skręcających, które no, mogą nie widzieć do końca prawidłowo, czy to roweru, czy to pieszych, to może przed takim przejściem, przejazdem wystarczy naprawdę powbić trochę pinesek, które aż tak nie utrudniają życia, a wymuszają przynajmniej takie zwolnienie odruchowo o 10 kilometrów. [...] Można je zastąpić informacją jakąś w stylu „uwaga - zwolnij” postawioną dla rowerzysty.”.

**Pani Radna Marta Przywara:** „Przede wszystkim zacznę od tego, że widzę troszeczkę sprzeczność w tym, co powiedział Pan Radny, ponieważ z jednej strony prawda, Tomku wspominasz, że można nie zauważyć dojeżdżając z taką prędkością rowerzysty, tak? Natomiast wcześniej wskazywałaś, że no tak trzeba patrzeć na znaki, które są pod jakimś tam kątem, które tak naprawdę od tyłu są szare i zlewają się całkowicie z otoczeniem. [...] W związku z tym, większe prawdopodobieństwo, że zauważymy jednak poruszającego się

rowerzystę. Druga rzecz, że jeśli jedziemy w kierunku Olechowa to bez względu na to, czy ten rowerzysta tam jest czy go nie ma, to i tak widzimy, że zbliżamy się do pasów, także musimy brać sobie poprawkę na to, że ten pieszy może się zbliżać, tak? Więc tak czy inaczej nie możemy sobie jakby nie mając pełnej, jakby odpowiedniej widoczności, jechać z tą prędkością nawet 40 kilometrów na godzinę, tylko musimy zwolnić adekwatnie do tego, żeby przepuścić czy pieszego, który tak to ma pierwszeństwo, czy rowerzystę. W związku z tym nie widzę tutaj sprzeczności, że rowerzysty nie zauważymy a pieszego musimy.”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „Chciałem zwrócić parę uwag, po pierwsze – pieszy porusza się z inną prędkością niż rowerzysta. Gdyby rowerzysta jechał z taką prędkością jak poruszał się pieszy, który się zbliża do tego skrzyżowania, to z pewnością wszyscy kierowcy którzy są na rondzie inwalidów, zauważą tego rowerzystę, który zbliża się do tego skrzyżowania i zwolniliby na tyle żeby – albo nawet się szybko zatrzymali - żeby tego rowerzystę przepuścić. Problem niestety polega na tym, że mamy osoby poruszające się po drogach, które poruszają się z różną prędkością. Najwolniej poruszają się piesi, dla których wiemy, że mamy dłuższy cykl świateł, ponieważ jest wymagana ta ewakuacja ze skrzyżowania. Rowerzyści jeżdżą troszkę szybciej, natomiast kierowcy samochodów osobowych, motocykli, czy samochodów ciężarowych, również jeżdżą z inną prędkością, chociaż w przypadku np. autobusów czy samochodów ciężarowych, to również mamy inne przyspieszenie przy ruszaniu i też są różne przepisy dotyczące prędkości, czy szerokości pasa drogowego. Natomiast ja się nie zgodzę, że jeżeli ktoś zauważy pieszego to również zauważy rowerzystę, ponieważ jeżeli spojrzymy na przekrój tej drogi, to rowerzysta mógł jechać równolegle i no niestety, on się będzie bardzo szybko zbliżał – i to jest niestety problem przy naszych przejazdach rowerowych, że rowerzyści nie jeżdżą z prędkością 4,5 kilometrów na godzinę, tylko jeżdżą 15 do 20 kilometrów na godzinę. Jeżeli rowerzysta się zbliża z drugiej strony, każdy kierowca go zauważy i będzie mógł ustąpić mu pierwszeństwa. Tu jest niestety problem taki – nie wiem czy Pani Radna jeździ tam często samochodem, ja jeżdżę praktycznie codziennie przez to rondo i wiem, że jest bardzo duży problem z widocznością na tym skrzyżowaniu – mówię tutaj o rowerach, które jadą od południa, bo i oczywiście, jakby jechał od północy to ten rower byłby widoczny, natomiast od południa on jest niewidoczny po prostu. [...] Po to są znaki, żeby regulować organizację ruchu i ustawiać ją w taki sposób, aby po pierwsze to upłynniać, a po drugie powodować wzrost bezpieczeństwa. Chciałbym także zwrócić uwagę, że to nie jest chyba dobre miejsce na wstawianie pinesek, bo nie jest to osiedlowe rondko o małym natężeniu ruchu. [...] Natomiast oczywiście jest problem z przejściem dla pieszych i z przejazdem dla rowerów, więc musimy sobie zdawać sprawę, jakie tam jest natężenie ruchu.



[...] A z drugiej strony, no nie widzę możliwości wstawiania znaków ograniczenia do 20 kilometrów na godzinę, robienia szykan, zwężenia tego jeszcze, no bo to się mija z celem - po prostu zakorkujemy sobie cały Widzew, tym bardziej, że tego ruchu rowerowego tak naprawdę tam dużego nie ma jeśli chodzi o Puszkina.”

**Pan Hubert Barański:** „[...] Co w sytuacji, kiedy przepisami ogólnymi piesi zyskają pierwszeństwo, dochodzą do przejścia dla pieszych - czy wówczas też będziemy się tłumaczyć, czy będziemy stawiać znaki „ustąp pierwszeństwa” dla pieszych? Bo to jest absurd. Proszę Państwa nie możemy w ten sposób działać, że budujemy najpierw rondo, które później oznakowujemy niezgodnie z przepisami ogólnymi.”

**Pan Radny Tomasz Kacprzak:** „[...] Teoretycznie wszystkie skrzyżowania w Polsce powinny być równorzędne, tak jak z pierwszeństwem dla rowerzystów na przejazdach, ale po to stawia się znaki, żeby to zmienić i jeżeli stawia się taki znak to oznacza, że w tym miejscu jest to zmienione i każdy, kto zna przepisy ruchu drogowego to wie.”

**Pan Maciej Formański dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „Przede wszystkim musimy dbać o bezpieczeństwo i praktyka musi decydować, tak? [...] Proszę się nie dziwić, że jest tu zastosowane wiele elementów. To było najtragiczniejsze skrzyżowanie w Łodzi, dzisiaj nie mamy tam ofiary. Dokonywanie kroków w celu jakby polepszenia komfortu, jakby co do selekcjonowania, że ta grupa czy inna ma tutaj pierwszeństwo, jedno na drugim jest jakby dla nas w tej chwili kwestią drugorzędną. [...] Dylemat jest podstawowy taki, że mamy zróżnicowanie i oby to się wreszcie skończyło -między pieszym a rowerzystą zbliżającym się do przejścia i do przejazdu rowerowego, prawda? Dzisiaj oczywiście musimy ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który znajduje się na przejściu, oraz rowerzyście, który wjeżdża na przejazd. [...] To nie jest powszechność – ustępowanie rowerzyście zbliżającemu się do przejazdu i nad tym trzeba pracować, nad tą świadomością. [...] Dorzucę jeszcze dwa elementy, które musimy brać pod uwagę – dzisiaj jest tam duża roślinność o którą musimy zadbać i niestety, w tym miejscu, które pokazujemy tam rosną wysokie trawy, które są w naszym odczuciu za wysokie jak na to miejsce i pewnie trzeba będzie na to zwrócić uwagę, oraz to, że mamy ruch nie tylko w porze dziennej, ale w porze nocnej o osłabionej widoczności, zwłaszcza roweru pod takim kątem, którego oświetlenie no mimo że wymagane, że wielu ludzi zabezpiecza się jak może, tak? Ale nie zawsze można to dostrzec zbliżając się do przejścia, tak?”

**Pan wiceprzewodniczący Marcin Hencz:** „[...] Nie przypominam sobie żeby gdziekolwiek w Łodzi została taka zastosowana organizacja. Z czego to wynika że tutaj ona się nagle pojawiła a nigdzie indziej?”

**Pan Hubert Barański:** „Są. Państwo powinni wiedzieć gdzie postawili takie znaki.”

**Pan wiceprzewodniczący Marcin Hencz:** „[...] Które rozwiązanie według Państwa jest czytelne i czy w takim razie - czy nie powinniśmy jakoś w takich problematycznych miejscach stosować na terenie całej Łodzi w taki sam sposób, żeby kierowcy się jakoś przyczaili do tego?”

**Pan Maciej Fornalski dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „[...] Możemy oczywiście analizować czy lepiej nie robić przejazdu dla rowerów, czy lepiej zrobić przejazd dla rowerów z „ustęp pierwszeństwa przejazdu” zależy to znowu od widoczności, natężenia ruchu rowerowego i pieszego. Także ja nie chciałbym przesądzać, że mamy tylko jeden wariant do zastosowania i jego się trzeba trzymać, tak? To chyba jednak lokalnie musimy mieć paletę rozwiązań.”

**Pan wiceprzewodniczący Marcin Hencz:** „Moje pytanie wynikało z tego - nie wiem czy się ze mną Państwo zgodzicie, ale - podstawowym takim wyjściem do stawiania i czy robienia jakichś reorganizacji ruchu powinno być to, że ona jest czytelna. Jeśli przyzwyczajamy łodzian do pewnych rozwiązań no to one powinny być systematyczne. A no tutaj jesteśmy w takiej sytuacji kiedy – ja już nie wnioskuję, czy to jest zgodne z prawem czy nie, Państwo znacie się na tym lepiej ode mnie z pewnością – jest po prostu coś innego i czy to coś innego, co sami odczuliśmy jadąc tam rowerami, czy to jest na pewno plus dodatni? Bo sami byliśmy tego świadkiem – wjechaliśmy i się wszyscy zatrzymali”

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „Znaczący ja powiem tak – inaczej się to odbiera przy wjazdach na skrzyżowanie, inaczej przy zjazdach. Natomiast ja wrócę do tego skrzyżowania jeszcze raz – to jest jedyne tego typu skrzyżowanie w Łodzi i chyba w Polsce, gdzie mamy dokładnie takie odległości między zjazdami, drogami rowerowymi. Co więcej ruch ten na tym skrzyżowaniu też nie jest ruchem ciągłym, ponieważ on jest wstrzymywany z jednej strony światłami na Wujaka, a z drugiej strony na Przybyszewskiego przy cmentarzu - to co pokazywaliśmy jadąc z centrum. [...] Natomiast ja bym bardzo nie chciał właśnie tworzyć takich mitów i powiedzieć, że ktoś musi zawsze bezwzględnie mieć pierwszeństwo, a ktoś tego pierwszeństwa bezwzględnie mieć nie może, bo moim zdaniem po to są znaki drogowe i po to jest realizowana organizacja ruchu, żeby w każdej sytuacji wybierać rozwiązanie najbardziej bezpieczne - bo tutaj moim zdaniem ważne jest nie samopoczucie tego, czy innego uczestnika ruchu, tylko bezpieczeństwo.”

**Pan Maciej Fornalski dyrektor Biura Inżyniera Miasta:** „Chciałem powiedzieć – uzasadnić - bo to było dobre pytanie dlaczego tutaj tak i jest pewien element na tym rondzie dlaczego w ogóle zaczęło się tutaj myślenie o ustąpieniu pierwszeństwa przejazdu dla

rowerzystów. Proszę zwrócić uwagę, że mamy tutaj dwa razy przejazdy przez torowiska. [...] „Ustąp pierwszeństwa” na przejeździe rowerowym przez tory to stosujemy jako generalną zasadę na terenie Łodzi. Jeżeli zaczęło się już na dwóch ciągach tutaj, tak? - To należało się wykazać chociażby pewną konsekwencją ze sposobem podejścia do rozwiązania problemu. To jest cień, cząstkowa odpowiedź na ten dylemat jaki Pan zarysował na początku.”

**Pan Hubert Barański:** „Chciałem zakończyć. Jak zrozumieć poprzednią wypowiedź Pana Dyrektora - w momencie kiedy przepisy ogólne zmieniają się i pieszy zbliżający się do przejścia dla pieszych uzyska pierwszeństwo, to te znaki znikną, bo wówczas nie będzie takiego rozgraniczenia. No to w takim razie skoro kierowcy nie są w stanie zauważyć zbliżających się rowerzystów i pieszych i nie wiadomo, czy ustąpią pierwszeństwa czy nie, to jak zapewnimy bezpieczeństwo na tym rondzie w momencie, kiedy zbliżający się do przejścia dla pieszych pieszy, będzie miał w przyszłości pierwszeństwo w Polsce? A nie postawimy mu znaku „Ustąp pierwszeństwa”, bo takowych znaków dla pieszych się nie ustawia.”

**Pan Hubert Barański:** „Czyli zlikwidujecie Państwo przejście dla pieszych na rondzie Sybiraków. Dziękuję za odpowiedź.”

**Pan Przewodniczący Marcin Hencz:** „Podsumowując ten temat, bo jest jedna kwestia, którą chciałem się spytać wprost, czy nas łączy czy nie łączy, bo co do zasady się chyba zgadzamy, że należałoby się zwrócić z prośbą o korektę rosnącej tam zieleni. Czy co do tego się zgadzamy? Dobrze, w takim razie myślę, że też taką opinię jako komisja będziemy mogli skierować, że to jest coś użytecznego do zrobienia”.

**Pan Wiceprzewodniczący Marcin Hencz:** „Były tam ponoć plany Zarządu Dróg i Transportu lub ZIM-u na pewną infrastrukturę rowerową. Czy coś w tej kwestii dało się ustalić apropos przyszłości tego skrzyżowania?”

**Pan Hubert Barański:** „Jeżeli chodzi o zakaz inwestycyjny, to nie mam tutaj wiedzy, natomiast w wolnej chwili przystąpimy do - jako ZDiTu - próby przygotowania jakiejś organizacji ruchów zmieniających. To generalnie jest niebezpieczne skrzyżowanie, to nie tylko z uwagi na brak infrastruktury rowerowej, również na dużą liczbę zdarzeń i kolizji spowodowanych no rozległością skrzyżowania, ilością relacji skrętnych i natężeniem ruchu.”

**Pani Marta przywara Radna:** „Czy tam – biorąc pod uwagę, że w dalszej części ulicy Dąbrowskiego są dwa pasy - to czy rzeczywiście tutaj, na tym odcinku o którym mówimy niezbędne są trzy? Czy ewentualnie można by jeden wydzielić, żeby przedłużyć ścieżkę rowerową?”

**Pan Hubert Barański:** „Znaczący powiem, że bez rozrysowania tego na projekcie organizacji ruchu ja w tej chwili nie odpowiem na to pytanie, natomiast z tego co oglądaliśmy wówczas,

to moim prywatnym zdaniem jest pole do tego, żeby - znaczy nawet próbować zawęzić wlot do dwóch pasów żeby uspokoić trochę ten ruch przed wyjazdem na skrzyżowanie - no wydaje się, że jest to pole na to, żeby ten ruch przenieść po dwóch pasach.”

**Pan Wiceprzewodniczący Marcin Hencz:** „[...] Czy można zatem tutaj – kierując się w stronę tego co powiedziała Pani Marta Przywara – postawić wprost tezę, że nie tylko jest miejsce, ale także te możliwości pod względem przepustowości, w sensie, że wyznaczenie tych pasów dla rowerów w żaden sposób nie wpłynie negatywnie na ruch samochodów i można to bezpiecznie pod tym kątem zrobić?”

**Pan Hubert Barański:** „Znaczy pozwolę sobie oddać głos do biura inżyniera miasta.[...] Jak i również inaczej się liczy przepustowość na skrzyżowaniu jak i na odcinkach pozbawionych - że tak powiem -innych relacji skrętnych.”

**Pan Wiceprzewodniczący Marcin Hencz:** „[...] Ponoć ciąg pieszo rowerowy tutaj Pan wypunktował, który jest w słabym stanie, tak?”

**Pan Hubert Barański:** „Tak. [...] Sam ciąg pieszo rowerowy, który jest oznakowany na płytach chodnikowych no - mieli Państwo okazję zobaczyć w jakim jest stanie. Oczywiście, można powiedzieć że po takim chodniku też dobrze się jeździ. Pytanie czy w ogóle jest zasadne żeby utrzymywać na takiej ulicy ruch rowerowy separowany, no bo tam nie ma jakiegoś gigantycznego ruchu na jezdni, a jednocześnie wpuszczamy rowerzystów na chodnik, który jest chodnikiem w złym stanie technicznym.”

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „[...] Można separować spokojnie ruch, natomiast puszczenie go w miejsce, gdzie jest wyszczerbiony asfalt, gdzie są dziury i kałuże często, gdzie też rowerzysta byłby na przykład narażony na to, że będzie pochlapany przez mijające go samochody, czy wyprzedzające go samochody - wydaje mi się, że to jest mniej komfortowe. Jeżeli by to była nowoczesna ulica zrobiona to pewnie można by było jeździć ulicą, natomiast to są trochę peryferia bardziej przemysłowe i ten element wycieczki akurat pokazywał, że tam akurat takiego ruchu nie ma – tam głównie poruszają się samochody - i tak jak mówił Pan dyrektor przed chwilą, no tam przy lodowej jest duży ruch, ale to jest związane ze strefą przemysłową, tam jest parę przystanków i myślę, że tutaj warto pomyśleć o tym bezpieczeństwie, ale głównie pod kątem pieszych, też rowerzystów na skrzyżowaniu lodowej – Dąbrowskiego.”

### **Rondo przy Tomaszewskiej**

**Pan wiceprzewodniczący Marcin Hencz:** „No myślę, że to się wszyscy zgodzimy, że ten projekt nie został zbyt właściwie wykonany przez Zarząd Inwestycji Miejskich, bowiem nie uwzględniła przebudowa Tomaszewskiej infrastruktury rowerowej, która teraz stała się

rozdzielona przez kolej, a tak naprawdę ruch rowerowy mógł ściągnąć kilku kierowców z drogi, którzy będą jeździć do Panattoniego. I teraz moje pytanie jest takie – czy pojawiły się po stronie urzędników jakiegokolwiek, nawet bardzo abstrakcyjne możliwości rozwiązania tego problemu?[...] Czy cokolwiek się pojawiło, co ewentualnie moglibyśmy zrobić żeby umilić przejazd tamtędy?”.

**Pan Janusz Maciaszek p.o. kierownika Biura Inżyniera Miasta :** „Powiem tak - te tunele są bardzo dobre i myślę, że tam mógłby być ciąg pieszo rowerowy bądź nawet podzielona droga rowerowa z chodnikiem, natomiast niestety, wracając ulicą Tomaszowską zaobserwowałem, że chodnik, który jest pomiędzy jezdnią a ogrodzeniem jest zbyt wąski, chyba że by tam wprowadzić ruch, bo tam jest bardzo wąski chodnik i tam chyba rowerów się nie da wpuścić na to - z tego co znam przepisy - bo tam jest za wąsko żeby był ciąg pieszo rowerowy i to jest chyba podstawowy problem.”.

**Pan Przewodniczący Marcin Hencz:** „[...] I się zastanawiałem czy pod tym względem nie dałoby rady coś zrobić, żebyśmy po prostu wpuścili ruch tylko w jedną stronę rowerów przez sam ciąg pieszo rowerowy na jedną czy drugą stronę żeby za wiaduktem znowu wjechać na jezdnię. Czy to jest w ogóle możliwe, Państwa zdaniem? Jestem świadomy, że tutaj się nie da nic zrobić bez kosztów jednak jest to chyba takie miejsce, które możemy wziąć pod uwagę w przyszłości wydając finanse miasta - nie wiem czy w przyszłym roku, czy za dwa lata - żeby jakoś je pod tym względem, no uczynić lepszym i miłszym dla rowerzystów. Pytanie, czy jest jakakolwiek taka możliwość Państwa zdaniem.”.

**Pan Hubert Barański:** „Wyciągnięcie konsekwencji od osób, które na to pozwoliły. To nie jest tak, że my możemy sobie teraz z ZDiTem zrobić teraz drogę dla rowerów, bo podejrzewam że ani na to ZIM nie ma pieniędzy w perspektywie najbliższych pięciu lat niestety, ani sobie nikt nie pozwoli, żeby z ZDiTem robić drogę dla rowerów na takim krótkim fragmencie. Niestety, taką mamy praktykę w Łodzi.”.

#### **Rondo przy Alei Ofiar**

**Pan Przewodniczący Marcin Hencz:** „Czy są jakiegokolwiek możliwości żeby tutaj - według urzędników - żeby to ułatwić, czy też tutaj musi pozostać tak jak pozostało dotychczas? Bo rozumiem, że ten chodnik, który widzimy po prawej stronie jest zbyt wąski żeby tam dopuścić rower, tak?”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „Tak, jest za wąsko.”.

**Pan Przewodniczący Marcin Hencz:** „To już pójdę teraz w abstrakcyjne rozumowanie, które najprawdopodobniej zostanie odrzucone, bo sam czuję, że ono nie jest zbyt rozsądne, ale czy tam - nie wiem - da radę jakieś pasy, może rowerowe po krawędzi ronda wymalować,

czy cokolwiek da radę zrobić, żeby podnieść bezpieczeństwo rowerzystów, nawet sierżanty – cokolwiek?”.

**Pan Janusz Maciaszek p.o. kierownika Biura Inżyniera Miasta :** „Bardzo ciężko będzie. Za bliskie odległości, Panie Przewodniczący.”.

**Pan wiceprzewodniczący Marcin Hencz:** „A jeszcze dopytam się, bo jak mamy pasy, jakby zrobić sam przejazd na drugą stronę i wtedy by rowerzyści po prostu wjeżdżali w Aleję Ofiar, i mogliby przejazdem, a nie po pasach przejechać na drugą stronę do drogi rowerowej – czy taka możliwość byłaby?”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „[...] Natomiast problem byłby taki, że jeżeli tutaj zjeżdża rowerzysta, to on zjeżdża ze skrzyżowania. Potem wjeżdża na drogę rowerową i przejeżdża i pytanie – kto tu ma pierwszeństwo? – Bo ten rowerzysta zjeżdżał ze skrzyżowania, za nim jechał samochód, on tu ucieka, nagle - nie wiem, czy nawet ręką zasygnalizuje, że nie jedzie tu, bo może tylko tu przejechać i to jest pytanie, bo on opuszcza skrzyżowanie.”.

**Pan Hubert Barański:** „Dobrze, a jadąc w drugą stronę?”.

**Pan Janusz Maciaszek p.o. kierownika Biura Inżyniera Miasta :** „Dla jadących drugą stroną to nie mamy miejsca z tego co widzę. Tu nigdzie nie ma miejsca, a musimy jechać zgodnie z zasadami ogólnymi.”.

**Radny p. Tomasz Kacprzak:** „[...] Chyba, że zrobimy stację roweru przy tej stacji kolejowej i ludzie będą wysiadać albo z autobusu i tramwaju, i wtedy jeździć rowerem do tych zakładów te kilkaset metrów, ale nie sądzę, żeby ktoś specjalnie chciał tam przejeżdżać, bo być może - to są bardziej przejazdy chyba turystyczne, natomiast no, nie sądzę żeby ktoś z Widzewa Wschodu, Olechowa chciał jechać do pracy tam na rowerze, bo to jest kawałek – jeszcze z Olechowa to można tam przez las przejechać, ale to są zbyt duże odległości chyba żebyśmy liczyli, że ktoś będzie jechał do pracy, bo z tego co pamiętam to przyjmuje się, że dobry dojazd na rowerze to jest taki do 10 maksimum kilometrów, ale w praktyce to ludzie jeżdżą jak mają 5 kilometrów do pracy, a nie 10 rowerem.[...] No takie zasady są z tego co wiem.”.

**Pan wiceprzewodniczący Marcin Hencz :** „Znaczący tak – sama idea, żeby zaproponować, może zasugerować Panattoniemu czy innym inwestorom, żeby poszli w stację roweru publicznego to jest jakiś sposób zasadny, bo to takie korzystanie, łączenie z koleją bardzo efektywnie wychodzi i to widzimy właśnie w obszarach gorzej zurbanizowanych naszego województwa, gdzie pojawił się rower publiczny.”.

**Pan Hubert Barański:** „A czy możemy chociaż spróbować na tej drodze dla rowerów, ścieżce rowerowej, którą tam widać, umożliwić jazdę z niej na jezdnię? Bo pragnę zwrócić

uwagę na te takie poprzeczne, białe kreski na jednym z pasów. One chyba tu nadal istnieją tzn. jeden z pasów jest wyłączony. Ten lewy pas jest wyłączony z ruchu, a może go uruchomić dla samochodów?”.

**Pan wiceprzewodniczący Marcin Hencz:** „Znaczy tak, co do sugestii to wydaje mi się, że to jest do zrobienia i to dosyć niskim kosztem, wypadaloby tylko zdjąć barierki i obniżyć krawężnik. Myślę, że tutaj moglibyśmy się pochylić nad tym. A pytanie jeszcze nad takim wariantem – gdyby ten TDR dociągnąć nieco dalej, bezpośrednio do ronda i wtedy po chodniku - i wtedy umożliwić także wygodniejszy wjazd z ronda. Też taki scenariusz jest do zbadania?”.

**Pan Hubert Barański:** „[...] Natomiast jasno, oczywiście tym, którzy są już na rondzie i chcą wjechać na tą drogę można by w tym miejscu umożliwić wjazd na chodnik, który – nie wiem, czy ktoś tam używa go jako pieszy, natomiast zjazd z tej drogi dla rowerów ewidentnie musi się odbywać przed skrzyżowaniem tak, żeby umożliwić już bycie rowerem na jezdni przed tym rondem, bo wpuszczanie rowerzysty na rondo, już na jego tarczy wiem, że spotkać się z brakiem zgody ze strony Biura Inżyniera Miasta Łodzi, ponieważ Państwo nadal nie traktują dróg dla rowerów w sposób taki, który mógłby umożliwiać traktowanie tego jako skrzyżowania, prawda?”.

**Pan wiceprzewodniczący Marcin Hencz:** „No dobrze, to ja w takim razie poproszę później Biuro Inżyniera Miasta, żeby zbadało taką możliwość wpuszczenia tej drogi rowerowej na jezdnię, na tym odcinku przynajmniej dojeżdżającym do ronda, i no myślę, że pod tym względem już chyba więcej z naszej wycieczki nie jesteśmy w stanie wyciągnąć konstruktywnych rozwiązań.”.

### **Ad.3. Informacja o stanie realizacji inwestycji w infrastrukturę rowerową w Łodzi.**

**Pan Marcin Sośnierz naczelnik Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnej ZIM** omówił progres obecnych planów inwestycyjnych oraz zaprezentował przyszłe plany inwestycyjne.

**Pan wiceprzewodniczący Marcin Hencz:** „[...]Co jeśli nie skończą do końca tego roku, a dokładnie do momentu, kiedy się pojawi zima i na wiosnę będziemy w sytuacji, w której chcieliby zaczynać np. Łagiewnicką – czy nie będzie takiej sytuacji, że jedna firma rozgrzebie dwie drogi rowerowe - wiadomo, że potem nie będzie mieć siły, żeby ich realizować? Czy macie harmonogram już realizacji Łagiewnickiej pod tym względem uwzględniony? I czy w ogóle były jakieś takie rozmowy z tą firmą, że ona ma w pierwszej kolejności jednak wywiązać się z tego co dotychczas robi dla miasta?”.

**Pan Marcin Sośnierz naczelnik Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnej ZIM:** „To znaczy tak, niestety, są to dwa osobne zamówienia, więc - no niestety - nie możemy tego

łączyć i wymagać od wykonawcy – pomimo, że to jest ten sam wykonawca - ale wymagać od niego prowadzenia ruchów na innej inwestycji i nie wchodzenia na kolejną, no bo są to dwa osobne postępowania, dwa osobne zamówienia, w związku z czym, no tego nie możemy w ten sposób połączyć, tak?”.

**Pan Przewodniczący Marcin Hencz :** „Czy on już przedstawił harmonogram?”.

**Pan Marcin Sośnierz naczelnik Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnej ZIM :** „Nie, jeszcze nie, dlatego że jeszcze jesteśmy w fazie projektowania i to dopiero po odbiorze dokumentacji projektowej wykonawca składa harmonogram rzeczowo finansowy związany z poszczególnymi już etapami realizacji.”.

**Pan Przewodniczący Marcin Hencz:** „Czy w scenariuszu optymistycznym - kiedy on będzie wchodził w prace budowlane na Łągiewnickiej?”.

**Pan Marcin Sośnierz naczelnik Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnej ZIM:** „Plan był taki, że prace miały się rozpocząć w tym roku, natomiast jeszcze z uwagi na to, że to opracowanie dokumentacji jeszcze się nie zakończyło, no to w tę fazę budowlaną nie wszedł. Natomiast no, tak jak powiedziałem na początku, istnieje prawdopodobieństwo, że w tym roku jeszcze na pierwsze działania, już na samej budowie, będzie mógł wejść, tak? – Jeżeli tylko pozwoli pogoda i jeżeli tylko nie będzie jakichkolwiek problemów z odbiorem dokumentacji projektowej.”.

**Pan Przewodniczący Marcin Hencz:** „[...] Czy biorąc pod uwagę dotychczasową współpracę z tym wykonawcą jesteście pod tym względem absolutnie pewien, że teraz nie będzie miał już żadnych pretekstów żeby przeciągać i winić miasto za tak naprawdę, no jakieś tam swoje działania, ale tak naprawdę zrzucać winę na nas i przeciągać inwestycję - czy po prostu ona jest w pełni przygotowana pod względem wszelkiej dokumentacji?”.

**Pan Marcin Sośnierz naczelnik Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnej ZIM:** „To znaczy tak, no na pewno faza przygotowania jest najważniejsza i jakby kluczowa, a potem od tego jak zostanie na tej fazie przygotowania inwestycja przygotowana, tak? - No od tego zależy jak potem będzie wyglądała realizacja.”. [...] Tu w tym momencie, jeden wykonawca ma w swoim zakresie odpowiedzialność za projekt i za realizację, tak? Więc tutaj ta odpowiedzialność na pewno nie będzie się - że tak powiem - rozmywała pomiędzy jeszcze trzeci podmiot czyli: projektant, wykonawca i zamawiający. Natomiast no, też to zadanie polega na aktualizacji dokumentacji w pewnym sensie. Jest to oczywiście zaprojektuj – wybuduj, ale pewien jakby fundament i podstawy do projektowania wykonawca też dostał, więc ma też w pewnym sensie ułatwione zadanie. No my jako zamawiający jesteśmy od tego i robimy wszystko, żeby dopilnować żeby po prostu tu błędów na etapie przygotowania tej



inwestycji nie było, tak? I żeby on mógł wejść i realizować. Natomiast co do tego, jak on później będzie na budowie miał tempo prac, no to tego niestety nie jesteśmy w stanie zagwarantować. Tu niestety to co Pan Przewodniczący powiedział odnośnie tego, że właśnie będzie na jeszcze jednej inwestycji, i będzie chciał wchodzić na drugą, i nie będzie miał ludzi, no tu jest problem niestety jeszcze większy, dlatego że przynajmniej ten konkretny wykonawca, tak? Realizuje oprócz tych dwóch inwestycji jeszcze naprawdę - proszę mi wierzyć, dla samego ZIMu to jest przynajmniej kilka, jeżeli już nie wchodzimy powyżej dziesięciu, a i oprócz tego jeszcze realizuje inwestycje dla ZDiTu. No i tutaj też dostrzegamy to, że niestety wykonawcy z różnych przyczyn mają problemy z - że tak powiem - z no realizacją tak dużych ilości inwestycji, które no niestety w przetargach uzyskali, tak?”.

**Pan Przewodniczący Marcin Hencz:** „A ile czasu tym razem mu dajemy?”.

**Pan Marcin Sośnierz naczelnik Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnej ZIM:** „To znaczy dajemy – no to wynika z zamówienia i z warunków przetargu. Termin tutaj jest do 30 czerwca 2020 roku na zakończenie tej inwestycji, tak? Także no, jest zakres dosyć spory, no ale wydaje się że termin jest realny jak najbardziej, tak? - Do wykonania.”.

**Pan Hubert Barański:** „Pan powiedział, że budowa drogi dla rowerów wzdłuż Zgierskiej Zachodniej jest już w fazie finałowej, ale chyba to nie dotyczy odcinka pomiędzy Zgierska – Zachodnia a Stefana – jeśli dobrze pamiętam nazwę. Tam kompletnie - chyba nawet nie ma słupków, markerów nawet nie wymalowano w miejscu starego chodnika. Czy to znaczy, że ten fragment w ogóle nie będzie zrobiony?”.

**Pan Marcin Sośnierz naczelnik Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnej ZIM:** „Ten zakres nie będzie wykonany w tym roku na pewno. Mówiąc o zakończeniu tej inwestycji, mam na myśli zakończenie wszystkiego bez tego odcinka, z uwagi na to, że niestety nie posiadamy decyzji administracyjnej, czyli ZRiT, bo tam niestety była wymagana decyzja ZRiT i nie jesteśmy w stanie w tym roku tego zakresu wykonać, z uwagi na to, że ta decyzja będzie wydana, być może w tym roku jeszcze – miejmy nadzieję. Natomiast no sam etap realizacji tego jest już niemożliwy do wykonania, tak? - To będzie na pewno zakres bez tego odcinka i ten fragment chcielibyśmy wykonać w roku przyszłym. W jakim trybie? No to w tej chwili nie umiem jeszcze odpowiedzieć, bo tutaj no trwają jeszcze ustalenia w jaki sposób to będzie zlecone, tak? - Czy będzie to zlecone temu wykonawcy w ramach tego zamówienia? Prawdopodobnie nie, prawdopodobnie w ramach innego postępowania, ale nie umiem jeszcze na to konkretnie odpowiedzieć.”.

**Pan Hubert Barański:** „A skrzyżowanie z Limanowskiego, skrzyżowanie z Lutomiarską?”.

**Pan Marcin Sośnierz naczelnik Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnej ZIM:** „Te będą wykonane - taki jest plan.”.

**Pan Hubert Barański:** „To w takim razie – bo rozumiem, że w przyszłym roku będą realizowane tylko te rzeczy, które się spóźnią z tego roku, bo te które między innymi Pani Dyrektor Mikołajek zapowiadała, że rozpoczną się w tym roku a zakończą w przyszłym. [...] Z tego co słyszałem Pan powiedział, że prace budowlane mogą się rozpocząć w 2021?”.

**Pan Marcin Sośnierz naczelnik Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnej ZIM:** „No prawdopodobnie tak, z uwagi na to, że jeżeli termin wykonania dokumentacji projektowej jest na 30 września 2020 roku.”.

**Pan Hubert Barański:** „Ale to jest aktualizacja przecież.”.

**Pan Marcin Sośnierz naczelnik Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnej ZIM:** „Aktualizacja, no ale w jakim zakresie? No tu jest duży zakres. Tak naprawdę dokumentacja jest z 2000 podajże 10 roku, także tam jest aktualizacja na wszystkich - że tak powiem - zakresach możliwych, tak? Wszystkich uzgodnień, jest tam bardzo duże zadrzewienie w tym parku nad Jasieniem, więc no, trzeba będzie ponownie ustalić formę wycinki drzew, lub poprowadzenia tego w sposób taki, aby ograniczyć możliwie zakres tych wycinek, także de facto - jest to projektowanie od początku. My oczywiście, w ramach tego kontraktu, przedkładamy wykonawcy stałą dokumentację jako pewną formę wytycznych do projektowania, natomiast no, ten zakres jest spory.”.

**Pan Przewodniczący Marcin Hencz:** „Tutaj mam jeszcze pytanie uzupełniające, bo Pani Kowaleska mi wczoraj podała, że ten „koci szlak” to jest 260 tysięcy zapisane na ten projekt, zapisane na przyszły rok, to jest planowane obciążenie z waszej strony, przy czym z tego co ja pamiętam ta aktualizacja chyba miała nastąpić z pieniędzy rady osiedla – miała być zbudowana alejka oświetlona wzdłuż tego kociego szlaku i oni z tego zrezygnowali na to, żebyście wy zaktualizowali ten projekt za te pieniądze, przynajmniej z tego co pamiętam tak było uzgadniane.”.

**Pan Marcin Sośnierz naczelnik Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnej ZIM:** „[...] Rozumiem, że Panu Przewodniczącemu chodzi o to, z jakich środków jest to finansowane, tak?”.

**Pan wiceprzewodniczący Marcin Hencz:** „Tak, bo poprosiłem wyraźnie o obciążenia tych pięciu milionów, które mamy na inwestycje rowerowe zarezerwowane w budżecie i dostałem informację, że właśnie będzie ten projekt na koci szlak - 80 tysięcy. I pod tym względem jestem po prostu zdziwiony, bo byłem przy tej rozmowie, kiedy Pani Mikołajec deklarowała

się, że to będzie - po prostu Rada osiedla rezygnuje ze swoich inwestycji i za te pieniądze będzie aktualizacja projektu.”.

**Pan Marcin Sośnierz naczelnik Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnej ZIM:** „To niestety, nie jestem w stanie na to pytanie odpowiedzieć. Ja wiem, że na pewno finansujemy to z pozycji dróg rowerowych, tak? Natomiast jak z przekazaniem środków, z przebiegowaniami Rady osiedla nie wiem, bo nie kojarzę uchwały też Rady osiedla w tej sprawie, ale mogła być - ale w tej chwili nie mam wiedzy, to musiałbym ustalić.”.

#### **Ad.4. Informacja o planach realizacji inwestycji rowerowych wskazanych w Budżecie Obywatelskim.**

**Pan Marcin Sośnierz naczelnik Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnej ZIM** przedstawił plany realizacji inwestycji rowerowych.

- Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Zachodniej/Zgierskiej na odc. Pojezierska - Północna (planowane zakończenie zadania do końca 2019 r.) - koszt inwestycji - 7 676 330,48 zł (wykonawca ZRD)
- Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Łagiewnickiej na odc. od Ronda Powstańców 1863 r. do ul. Kreciej - zaprojektuj i wybuduj - trwa faza projektowa. Planowane rozpoczęcie robót budowlanych w 2019 r. Termin zakończenia zadania - 30.06.2020. - koszt inwestycji - 4 411 429,02 (wykonawca - ZRD)
- Budowa ścieżki rowerowej na ul. Przybyszewskiego - zaprojektuj i wybuduj - Budżet Obywatelski - termin zakończenia - 29.11.2019 r., koszt inwestycji - 238 543,74 zł (wykonawca BUI Robert Wojciechowski) - trwa budowa, termin niezagrożony.
- Aktualizacja dokumentacji projektowej pn. Budowa drogi rowerowej od Al. Piłsudskiego przy ul. Targowej do Al. Piłsudskiego przy ul. Paryskiej oraz ul. Niciarnianej w Łodzi - trwa weryfikacja ofert. Termin wykonania 30.09.2020 r.
- Budowa drogi rowerowej po północnej stronie ul. Rokicińskiej (odcinek od ul. Malowniczej do początku zakresu inwestycji związanej z przebudową ul. Rokicińskiej) - termin zakończenia - 30.06.2019 r., koszt inwestycji 1 700 000 zł

Planowane do rozpoczęcia realizacji w 2020 r.

- Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Sikorskiego na odc. Łagiewnicka-rondo

Planowane do rozpoczęcia realizacji w 2021 r.

- Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Obywatelskiej na odc. al. Jana Pawła II do ul. Nowe Sady

Planowane do realizacji w 2020 w ramach Budżetu Obywatelskiego

- Stajnia dla rowerów przy klasztorze w Łagiewnikach
- Rowerem wzdłuż Brzezińskiej - zapewnienie ciągłości drogi rowerowej.

#### **Ad.5. Sprawy wniesione i wolne wnioski.**

Innych spraw nie zgłoszono.

**Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz** podziękował za udział w obradach i zamknął posiedzenie Komisji.

**Protokół sporządziła**

**Aneta Rabenda**

**Komisja przyjęła protokół  
Przewodniczący Komisji  
Transportu i Ruchu Drogowego**

**Krzysztof Makowski**