

Protokół nr 70/I/2018
posiedzenia Komisji Planu Przestrzennego, Budownictwa,
Urbanistyki i Architektury Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 12 stycznia 2018 r.

DPr-BRM-II.0012.3.1.2018

I. Obecność na posiedzeniu

1. Członkowie Komisji

- stan - 17
- obecnych - 16
- nieobecnych -1

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

Zaproszenia dla radnych i gości stanowią *załącznik nr 3 i 4 do protokołu.*

II. Planowany porządek posiedzenia:

1. Dyskusja nad projektem Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi: uwagi komunikacyjne oraz dotyczące zagadnień całego miasta.
2. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na udzielenie bonifikaty od ceny nieruchomości położonej w Gminie Pabianice, w pasie drogi ul. Okołowickiej – **druk nr 455/2017.**
3. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż z bonifikatą w drodze bezprzetargowej nieruchomości położonych przy ulicach: Mazowieckiej 9 i Mazowieckiej bez numeru, Pomorskiej 269, Czechosłowackiej 4 i Czechosłowackiej bez numeru na rzecz Uniwersytetu Medycznego w Łodzi – **druk nr 456/2017.**
4. Informacja Zarządu Inwestycji Miejskich na temat skrzyżowania planowanej obwodnicy Nowosolnej z ul. Pomorską (kontynuacja).
5. Przyjęcie protokołu nr 61/X/17 z dnia 17 października 2017r., 65/XI/17 z dnia 17 listopada 2017 r., nr 66/XI/17 z dnia 24 listopada 2017 r. nr 68/XII/17 z dnia 6 grudnia 2017 r. 69/XII/2017 z dnia 15 grudnia 2017.
6. Sprawy różne i wniesione.

Jednocześnie informuję, że do zaopiniowania przez Komisję trafiły niżej wymienione projekty uchwał, przewidywać zatem należy, że jeśli Komisja odpowiednio szybko zakończy realizację proponowanego wyżej porządku obrad, będzie mogła zdecydować o zaopiniowaniu tych uchwał (lub części z nich) na posiedzeniu w dniu 12 stycznia 2018 r.

1. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie ulic: Juliana Tuwima, płk. Jana Kilińskiego, Nawrot i Piotrkowskiej – **druk nr 459/2017.**
2. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonej w rejonie ulic: Zachodniej, Krótkiej, Berka Joselewicza, Franciszkańskiej, Ogrodowej i Północnej – **druk nr 460/2017.**
3. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta położonej w rejonie ulic: Piotrkowskiej, Czerwonej, Wólczańskiej, Radwańskiej, Brzeźnej, Edwarda Abramowskiego, Jana Kilińskiego, Tylnej, Henryka Sienkiewicza i ks. Bp. Wincentego Tymienieckiego – **druk nr 461/2017.**
4. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta położonej w rejonie Alei gen. Władysława Sikorskiego oraz ulic: Gontyny, Pawilońskiej, gen. Józefa Sowińskiego, Sasanek i Zgierskiej – **druk nr 462/2017.**
5. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta położonej w rejonie alei gen. Władysława Sikorskiego oraz ulic: Łagiewnickiej, Modrzewiowej, Folwarcznej, Jaworowej, Leszczynowej, gen. Józefa Sowińskiego, Pawilońskiej, gen. Józefa Bema i Gontyny – **druk nr 463/2017.**

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski powitał radnych. Na podstawie listy obecności stwierdził kworum niezbędne do prowadzenia obrad. Następnie pan Przewodniczący przedstawił zebrany proponowany porządek obrad.

Przewodniczący zaproponował wniesienie zgodnie z informacją przesłaną do radnych drogą elektroniczną, aneksu do porządku obrad, zgodnie z którym wprowadza się punkt dotyczący zaopiniowania projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na wydzierżawienie w drodze bezprzetargowej, na okres 15 lat nieruchomości i części nieruchomości położonych w Łodzi przy ul. Niciarnianej 3/5 – **druk nr 470/2017** jako punkt 3 a porządku obrad.

Zmieniony porządek obrad:

1. Dyskusja nad projektem Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi: uwagi komunikacyjne oraz dotyczące zagadnień całego miasta.
2. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na udzielenie bonifikaty od ceny nieruchomości położonej w Gminie Pabianice, w pasie drogi ul. Okołowickiej – **druk nr 455/2017.**

3. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż z bonifikatą w drodze bezprzetargowej nieruchomości położonych przy ulicach: Mazowieckiej 9 i Mazowieckiej bez numeru, Pomorskiej 269, Czechosłowackiej 4 i Czechosłowackiej bez numeru na rzecz Uniwersytetu Medycznego w Łodzi – **druk nr 456/2017.**
- 3 a. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na wydzierżawienie w drodze bezprzetargowej, na okres 15 lat nieruchomości i części nieruchomości położonych w Łodzi przy ul. Niciarnianej 3/5 – **druk nr 470/2017**
4. Informacja Zarządu Inwestycji Miejskich na temat skrzyżowania planowanej obwodnicy Nowosolnej z ul. Pomorską (kontynuacja).
5. Przyjęcie protokołu nr 61/X/17 z dnia 17 października 2017r., 65/XI/17 z dnia 17 listopada 2017 r., nr 66/XI/17 z dnia 24 listopada 2017 r. nr 68/XII/17 z dnia 6 grudnia 2017 r. 69/XII/2017 z dnia 15 grudnia 2017.
6. Sprawy różne i wniesione.

Punkty dotyczące zaopiniowania projektów uchwał w sprawie uchwalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego będą wprowadzone na wniosek radnych.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski zaproponował przeniesienie punktu 4 i rozpatrzenie jako punkt 1 porządku obrad.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski poddał pod głosowanie wniosek złożony przez radnego p. Tomaszewskiego.

Za pozytywnym zaopiniowaniem wniosku zgłoszonego przez radnego głosowało 5 radnych przeciw - 5

wstrzymało się – 0.

Wniosek nie uzyskał większości.

Za pozytywnym zaopiniowaniem proponowanego porządku obrad głosowało 5 radnych przeciw - 5

wstrzymało się – 0.

Wniosek o przyjęcie porządku obrad nie uzyskał większości.

Przewodniczący Komisji zaproponował 5 minut przerwy.

Po przerwie Komisja wznowiła obrady.

Przewodniczący po przerwie zaproponował głosowanie: ***Za pozytywnym zaopiniowaniem proponowanego porządku obrad głosowało 6 radnych***

przeciw - 5

wstrzymało się – 0.

Komisja przyjęła porządek obrad.

Ad 1

Dyskusja nad projektem Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi: uwagi komunikacyjne oraz dotyczące zagadnień całego miasta.

Prezentacja stanowi *załącznik nr 5 do protokołu*.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza:

Grupa 1- Nowosolna- uwagi dotyczące zmiany przebiegu obwodnicy Nowosolnej. Obwodnica Nowosolnej jest zapisana w Studium.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: Chciałem zapytać, co zmieniło się w obecnych uzgodnieniach drogowych dotyczących inwestycji położonych na południe od ul. Brzezińskiej, że ona rzekomo może powstać, jak zostało zapewnione przez radnego p. Walaska, kiedy było głosowanie na temat przywrócenia tej strefy przemysłowej przy ul. Brzezińskiej.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: jako Dyrektor MPU czuję się trochę niewładny w kwestii odpowiedzi na to pytanie. Z rozmów dotyczących porozumienia z firmą jestem wyłączony. Jest jakoś korygowany wniosek dotyczący wydania decyzji o warunkach zabudowy, który uwzględnia obsługę z fragmentu tej obwodnicy Nowosolnej pomiędzy ul. Brzezińską a ul. Wiączyńską. W głosowaniach z ostatniej Komisji Planu, kiedy ten temat był, proponowałem, że jeżeli miałyby się pojawić ta inwestycja to żeby zapisać w tym terenie aktywności gospodarczej, zakaz bezpośredniego zjazdu i obsługi komunikacyjnej z ul. Brzezińskiej.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: Rozumiem, że z państwa strony stanowisko jest takie, że mogłaby ta strefa tam pozostać, jeżeli nie byłoby bezpośredniej obsługi ul. Brzezińskiej.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Podtrzymam moje stanowisko z wcześniejszych posiedzeń, na których pokazywaliśmy Nowosolną jako centrum rozwoju zabudowy mieszkaniowej i lokalizowanie strefy aktywności gospodarczej w tej strefie jest prawdopodobnie nienajlepszym rozwiązaniem. Największe pole sporu stanowi obsługa komunikacyjna środka obszaru chronionego obwodnicą. Jeżeli to ma się pojawić to po pierwsze ma być obowiązek wykonania strefy buforowe.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: czy takie zapisy są możliwe do wpisania w Studium ?

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Są dwa pola konfliktogenne, Nowosolna i Hutchinson. Zrobimy dodatkowe przypisy, jak takie będzie rozstrzygnięcie uwag. W przypadku Nowosolnej potrzebne byłoby uszczegółowienie zapisów dotyczących tej strefy, jeżeli miałyby ona się w ogóle pojawić. Zrobić przypis, że w tym miejscu jest zakaz lokalizacji zjazdów z ul. Brzezińskiej.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: czy jest ktoś z UMŁ, kto mógłby wyjaśnić kwestię zmian dotyczących obsługi drogowej strefy logistycznej?

Zastępca Dyrektora Zarząd Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: My podobnie jak Miejska Pracownia Urbanistyczna negatywnie opiniowaliśmy zjazd z ul. Brzezińskiej, pozytywnie zjazd z ewentualnej obwodnicy Nowosolnej.

*Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski poprosił o 2 minuty przerwy.
Po przerwie Komisja wznowiła obrady.*

Zastępca Dyrektora Wydziału Urbanistyki i Architektury p. Jolanta Kubacka:
W poprzednim tygodniu odbyło się spotkanie z projektantem, który potwierdził, że istnieje porozumienie z Zarząd Dróg i Transportu w sprawie budowy zjazdu, na odcinku od ul. Brzezińskiej do południowej granicy terenu objętego wnioskiem. Zostanie to wybudowane w śladzie kawałka obwodnicy. Pozostaje do uzupełnienia wniosek – wytycznych konserwatorskich.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: jest p. Prezydent Rosicki i chciałem zapytać, na czym to porozumienie polega? Do którego miejsca będzie prowadził ten zjazd i czy to będzie tylko zjazd do tej konkretnej inwestycji? Kto go sfinansuje?

Wiceprezydent Miasta p. Wojciech Rosicki: panie Radny, zjazd z obwodnicy będzie prowadził tylko do tej inwestycji. Koszt pokrywa inwestor w 100% tego zjazdu.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: Proszę wyjaśnić- zjazd będzie finansował inwestor a kto będzie finansował ten kawałek obwodnicy, który doprowadzi do tego ronda?

Wiceprezydent Miasta p. Wojciech Rosicki: Ten zjazd to jest kawałek obwodnicy. Od ronda przy ul. Brzezińskiej do miejsca, gdzie jest przewidziany zjazd do części inwestora.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: Kto pokrywa koszty zmiany projektu?

Wiceprezydent Miasta p. Wojciech Rosicki: Nie ma zmiany projektu.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: na projekcie w tej chwili nie ma tego zjazdu do celów inwestora.

Wiceprezydent Miasta p. Wojciech Rosicki: Mówimy o dwóch zupełnie różnych projektach. Jeden projekt przygotowuje inwestor, projekt drogi biegnącej w śladzie obwodnicy. Drugi projekt jest to projekt obwodnicy. Projekt drogi, gdzie dajemy zgodę, żeby była doprowadzona do inwestycji finansuje łącznie z projektem inwestor.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: czy ta droga będzie w takim samym przekroju i w takich samych parametrach technicznych jak ma być obwodnica?

Wiceprezydent Miasta p. Wojciech Rosicki: Tak planujemy.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: czy są podpisane w tym zakresie jakieś zobowiązania?

Wiceprezydent Miasta p. Wojciech Rosicki: Tak.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: Wobec uzyskanych informacji, mam propozycję przyjęcia przez Komisję stanowiska. Komisja w tej chwili stoi na stanowisku, żeby powstała ta strefa logistyczna. Moim zdaniem jest to zła decyzja, że względu na to, że blokuje rozwój ważnej i najbardziej dynamicznie rozwijającej się strefy mieszkaniowej jednorodzinnej w Łodzi. Jeżeli ona już jest to proponowałbym wprowadzić stanowisko, aby powstanie tej strefy logistycznej było uwarunkowane powstaniem strefy ochronnej między strefą logistyczną a strefą mieszkaniową oraz zapis, że powstanie tej strefy nie może się wiązać z wprowadzeniem ruchu do ul. Brzezińskiej. Uważam, że Komisja powinna przyjąć, stanowisko, być może nie dzisiaj, zgodnie z którym koszty w całości wybudowania tego fragmentu obwodnicy, skoro służy ona wyłącznie obsłudze inwestora pokrywa inwestor. Jeżeli zdecydowane zostanie przyjęcie uwag w zakresie przywrócenia strefy przemysłowej na osiedlu Nowosolna to żeby obwarować to koniecznością powstania strefy buforowej pomiędzy osiedlem mieszkaniowym a strefą logistyczną oraz aby nie było możliwości obsługi drogowej strefy logistycznej z ul. Brzezińskiej, a wyłącznie od strony obwodnicy Nowosolnej.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Anna Lucińska poprosiła o wyświetlenie mapy z zaznaczeniem strefy przemysłowej.

Radny p. Mateusz Walasek: Zgadając się z intencją radnego p. Dyby-Bojarskiego, chciałem zauważyć, że stanowisko Komisji, które zostało przyjęte uwzględniało te dwa fragmenty.

Przewodniczący Komisji: jeden.

Radny p. Mateusz Walasek: ja uważam, że uwzględniało obydwa.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Z tym stanowiskiem odbywa się to tak, jak ja zapowiadałem na początku naszych prac nad projektem Studium. W kolejnych dniach, na kolejnych etapach prac nad projektem Studium, Komisja przyjmuje pewne fragmenty stanowiska, które zostaną po zakończeniu prac zebrane w jeden dokument i przesłane do p. Prezydent w postaci jednolitego stanowiska z podpunktami odnoszącymi się do wszystkich spraw. Niezależnie od tego jakiej treści zostało przyjęte na ostatnim posiedzeniu Komisji to nawet jeśli doprecyzujemy je dzisiaj wnioskiem p. Dyby-Bojarskiego to ostatecznie nie ma to wpływu na kształt stanowiska o tyle, że z niego nie wynika kto, kiedy i co zgłosił tylko jest określenie merytoryczne wskazanie jedno dotyczące lokalizacji tych obiektów, a nie trzy kolejne stanowiska z trzech kolejnych dat. Taką metodę prac zapowiadałem na początku, nikt tego nie oprotestował.

Radny p. Mateusz Walasek: Zgadając się ze stanowiskiem p. Przewodniczącego, istotnie ten spór ma charakter pewnego teatru politycznego, a nie decyzji. Pan radny prawdopodobnie potrzebuje tego stanowiska, żeby mówić, że oto on załatwił mieszkańcom zjazd. I w związku z tym potrzebuje, żeby Komisja drugi raz uchwaliła to co już uchwaliła. Oczywiście można tak działać, ale to z działaniem na rzecz dobra mieszkańców ma niewiele wspólnego. Komisja już na poprzednim posiedzeniu zadbała o zjazd i odseparowanie.

Rada Osiedla Nowosolna p. Ewa Świdzińska: Złożyłam do pana Przewodniczącego pismo odnośnie ostatniego stanowiska przyjętego przez Komisję w dniu 15 grudnia, które jest sprzeczne ze stanowiskiem z dnia 17 listopada. Podważamy tam prawidłowość podjęcia tego stanowiska, doszło do naruszenia prawa. Zgodnie z regulaminem i uchwałą, którą sami

państwo kreujecie i przyjmujecie na takie posiedzenia Komisja powinna zapraszać Przewodniczącą Rady i Zarządu Osiedla. Nikt z nas o niczym nie był poinformowany.

Przewodniczący Komisji: Jest to zarzut pod adresem Przewodniczącego Komisji. Nie podzielam opinii Pani w tej sprawie. Jeżeli w porządku obrad Komisji są sprawy dotyczące osiedla to rady osiedla są zawiadamiane. W tej sprawie porządek nie przewidywał tego, aczkolwiek Komisja na początku prac związanych z rozpatrywaniem uwag zgłoszonych do projektu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi wskazywała, że do pewnych spraw po ich doszczegółowieniu, po uzyskaniu dodatkowej wiedzy radni będą mogli na kolejnych posiedzeniach wracać. Padł wniosek, aby zająć się podjętym już stanowiskiem i Komisja taki wniosek przyjęła. Taka sytuacja ma miejsce w tym momencie, też nie neguję prawa radnego p. Dyby-Bojarskiego do wnioskowania o doszczegółowienie stanowiska w zakresie lokalizacji obiektów logistycznych przy ul. Brzezińskiej. Fakt niepowiadomienia Rady Osiedla nie zamyka Komisji możliwości zajęcia się daną sprawą na danym posiedzeniu.

Wiceprezydent Miasta p. Wojciech Rosicki: Chciałbym nakreślić tło sytuacji, w której jesteśmy. Mamy możliwość podejmowania decyzji – ta strefa logistyczna może powstać lub nie. Po przeprowadzonej przez mnie analizie, wynikało, że my jako Urząd i tak byśmy decyzję o możliwości wydania zgody na budowę tej strefy wydali. Poprzednie Studium wyraźnie określało ten obszar jako obszar na usytuowanie przemysłu. Inwestor miała prawo do tego, żeby zacząć podpisywać wstępne umowy ze sprzedawcami działek i planować swoją inwestycję. Jasno wynika z opinii Zarządu Dróg i Transportu, że zjazd ze strony ul. Brzezińskiej niezależnie, *nieczytelny zapis* inwestor by wykupił działkę i tak musielibyśmy uzgodnić. W którymś momencie zostalibyśmy postawieni w sytuacji takiej, że byśmy nie znaleźli porozumienia co do tego, że zjeżdża od strony obwodnicy Nowosolna to byśmy się znaleźli w sytuacji takiej, że inwestor mając zaawansowane prace wykupuje jeszcze jedną działkę lub z jednej ze swoich działek rezygnuje i uzgadnia z ZDiT bo Zarząd nie ma innej możliwości wjazdu na swoją strefę ze strony ul. Brzezińskiej. Działania, które zostały podjęte ze strony miasta wykorzystały wszystkie możliwości, żeby w maksymalnym stopniu ochronić część mieszkalną. To jest wprowadzenie strefy buforowej oraz uzgodnienie zjazdu ze strefy wskazywanej wcześniej jako obwodnica Nowosolnej. Mam takie wrażenie, że ta decyzja dzisiejsza, te zapisy w Studium, które tu dzisiaj były podejmowane miałyby jakiś wpływ na tę inwestycję, czy ona by powstała czy nie. W moim przekonaniu po przeprowadzeniu gruntownej analizy te zapisy niczego by nie zmieniały, inwestycja i tak by powstała w charakterze zamierzonym tylko ze zjazdem z ul. Brzezińskiej.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: mam pytanie do Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej – na kiedy mogliby państwo przygotować plan zagospodarowania przestrzennego dla tego terenu w stosunku do uchwalenia w Studium?

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: W tym obszarze nie była podjęta uchwała o sporządzeniu ze względu na to, że cały ten obszar był zamalowany na obszar przemysłowy w stosunku do którego mieliśmy wątpliwości robiąc Studium. Nie było przystąpienia do uchwały bo wiemy, że jej wykonanie mogłoby być szkodliwe dla rozwoju Nowosolnej. Po uchwaleniu Studium jest możliwe ucywilizowanie tych terenów.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: chciałem, żeby p. Prezydent potwierdził- rozumiem, że niezależnie od tej kwestii związanej z samą lokalizacją tej strefy to da się uzgodnić tak tę komunikację, żeby dojazd był tylko od strony obwodnicy?

Wiceprezydent Miasta p. Wojciech Rosicki: tak jest, jest przewidziana tylko i wyłącznie droga przeciwpożarowa od strony ul. Brzezińskiej.

Rada Osiedla Nowosolna p. Ewa Świdzińska: czy mamy rozumieć jako mieszkańcy osiedla, że cały układ drogowy, który istnieje na terenie osiedla Nowosolna, rynek, osiem skrzyżowań, ul. Wiączyńska, ul. Pomorska, ul. Brzezińska w stronę miasta nie będą obciążone w żaden sposób funkcjonowaniem strefy logistycznej bo będzie zakaz wjazdu na teren osiedla mieszkaniowego i rynku wszystkich pojazdów zmierzających do strefy logistycznej.

Wiceprezydent Miasta p. Wojciech Rosicki: należy rozumieć to w ten sposób, że jedyny zjazd do strefy logistycznej ma nastąpić od strony obwodnicy Nowosolnej.

Przewodniczący Komisji: jeżeli ta strefa powstanie na granicy gminy Nowosolna to tak samo komunikacja jadąca od strony centrum Łodzi będzie przejeżdżała przez rynek w Nowosolnej.

Wiceprezydent Miasta p. Wojciech Rosicki: niezależnie od tego, jakie są w tej chwili decyzje dotyczące Studium procedura polegała by w ten sposób, że uzgodnilibyśmy na którymś etapie, bo bylibyśmy do tego zmuszeni zjazd z ul. Brzezińskiej do inwestycji. To co wypracowaliśmy to jest maksymalnie dobre rozwiązanie, najbardziej odciążające ul. Brzezińska i najmniej sprawiające kłopotu mieszkańcom. To jest umowa z inwestorem.

Przewodniczący Komisji: W moim przekonaniu, jeżeli uda się miastu zakończyć prace nad obwodnicą, a nie zrobić tylko ten pierwszy odcinek obwodnicy dojazdu do centrum logistycznego to jak one zostaną zakończone to logiczną konsekwencją będzie zakaz wjazdu pojazdów ciężarowych do centrum Nowosolnej. Wtedy będzie swobodny przejazd przez obwodnicę.

Rada Osiedla Nowosolna p. Ewa Świdzińska: Chciałam się zapytać, skoro wszyscy się tutaj zgadzamy, że cały ruch będzie jednak do tych stref, gdzie by one nie były zmierzał przez osiedle Nowosolna to czy miasto jednak widzi jakąś możliwość, żeby w końcu rozwiązać problemy drogowe, w końcu wybudować obwodnicę, w końcu wyremontować ul. Brzezińską i inne strategiczne ulice osiedla Nowosolna.

Przewodniczący Komisji : To pytanie nie dotyczy Studium.

Następnie **Przewodniczący Komisji** zaproponował przyjęcie stanowiska zaproponowanego przez p. Radnego p. Dybę -Bojarskiego:

Komisja wnioskuję, aby powstanie strefy przemysłowej w osiedlu Nowosolna było uzależnione od zapewnienia wjazdu do tych obiektów wyłącznie od strony obwodnicy i w Studium należy zapewnić wyznaczenie strefy buforowej pomiędzy strefą przemysłową a strefą mieszkaniową.

Komisja przyjęła powyższe stanowisko jednomyślnie 14 głosami za.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Dalej jesteśmy w Nowosolnej przy obwodnicy. Jest wniosek sprzeciwu dotyczący niezrealizowania włączenia obwodnicy Nowosolnej w ul. Brzezińską. To jest fragment, który dopina ring wokół Nowosolnej od Brzezińskiej do Brzezińskiej. Zdecydowanie sprzeciwiamy się takiej propozycji.

Przewodniczący Komisji: Wyłączenie tego dopięcia uniemożliwi w przyszłości prowadzenie ruchu ciężarowego przez osiedle.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Przechodzimy do fragmentu miasta położonego bardziej na południe. Wniosek dotyczy przebudowania ul. Pomorskiej od momentu wejścia obwodnicy. MPU jest za uwzględnieniem wniosku. Kolejny wniosek dotyczy rezygnacji z ul. Czecha na Stokach. W wyniku uchwalenia zarówno Studium z 2010 r. jak i potwierdzeń tych decyzji w planach miejscowych uchwalonych w 2013 r. i 2014 r. na terenie Stoków w okolicy ul. Czecha zostały wyznaczone nowe tereny mieszkaniowe pod zabudowę jednorodzinną. Pojemność tej strefy mieszkaniowej to około 70 h. Wybudowanie jakiegoś podstawowego układu drogowego, który by to zasilał wydaje się zasadne. Z tego powodu chcielibyśmy nie uwzględnić uwag dotyczących rezygnacji. Dalej jesteśmy w korytarzu Wojska Polskiego. Państwo już na ten temat rozmawiali przy okazji rozpatrywania uwag dotyczących zachodniej części Łodzi. Komisja zdecydowała, aby zaopiniować tak, aby powróciła ta droga pomiędzy al. Włókniarzy a ul. Szczecińską jako trasa i rezerwa terenu pod tę trasę pomimo, że jest to trasa stosunkowo kosztowna i z pewnością nie znalazłaby się w priorytetach do 2030 r.

Radny P. Włodzimierz Tomaszewski: Chcę przypomnieć, że mówiliśmy o tym, żeby parametry tej drogi zmienić, żeby nie była ona w skali pierwotnej tylko, żeby ją zwięzić. Pan Dyrektor wskazywał, że jest to kosztowna inwestycja, my szliśmy w kierunku jej oszczędniejszego wariantu, nie w takiej skali, żeby jednak ten szlak zbiorczy był.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: jesteśmy przy trasie Kaczeńcowej, to jest droga spinająca, nie istniejąca w całym swoim przebiegu tylko na terenie Teofilowa. Droga, która ma spinać Retkinię z Teofilowem i stanowić pewnego rodzaju odciążenie zwłaszcza przeciążonej ul. Krakowskiej. Ta droga nie jest priorytetem do 2030 r. . Uważamy, że uwaga dotycząca zmiany przebiegu lub rezygnacji z projektowania tej drogi byłaby niezasadna. Następnie jesteśmy przy ul. Liściastej. Uwaga dotyczy bardziej planu niż Studium i trudno byłoby rozstrzygnąć tę kwestię w skali dokumentu o którym teraz rozmawiamy dotyczącego poszerzenia ul. Liściastej kosztem działki wnioskodawców. Ulica zbiorcza, którą jest narysowana ul. Liściasta to jest ulica, która może być w przekroju najmniejszym 20 metrów i jeżeli przy jakiegoś rodzaju redefinicji uchwalonych planów byłaby taka możliwość mniejszej szkodliwości przeprowadzenia tego układu komunikacyjnego to z pewnością można by to zrobić. Jeżeli mielibyśmy rozstrzygnąć uwagi złożone do studium w tej chwili dotyczące działań przy ul Liściastej to rekomendowalibyśmy ich nieuwzględnianie.

Radny p. Sebastian Bulak: mam pytanie do przedstawicieli Zarządu Inwestycji Miejskich-chodzi o projekt modernizacji ul. Liściastej. Jak będzie szerokość tej jezdni?

Zastępca Dyrektora Zarząd Inwestycji Miejskiej p. Katarzyna Mikołajec: Jeśli chodzi o ul. Liściastą to już informowałam, że zakończyliśmy prace na etapie koncepcji i decyzji środowiskowej czyli materiału wyjściowego do dalszego projektowania. Przyjeliśmy przekrój wąski, 7 metrów po jednym pasie ruchu w każdym kierunku plus chodniki i drogi rowerowe. Nie zakładamy ruchu samochodów ciężarowych, ograniczenie tonażu i w przypadku budowy

obiekty inżynierskiego przy kolei zakładane jest przejście pod torami, wysokość, która uniemożliwia samochodom ciężarowym przejazd. Jest to droga, która miałaby pełnić rolę drogi lokalnej, zbiorczej o wąskim przekroju.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Kolejne uwagi dotyczą ul. Konstytucyjnej. W stosunku do Studium z 2010 r. obecnie procedowany dokument zakłada znaczące zmiany. Przede wszystkim ul. Konstytucyjna jest nadal jako ciąg miejski północ-południe i różne jej fragmenty zostały potraktowane odrębnie. Przede wszystkim podzielono tę drogę na trzy odcinki na trzy odcinki o różnej potrzebie i różnych priorytetach. Wydaje się, że zasadnym jest element, który łączył od ul. Piłsudskiego z Nowym Centrum ten fragment, który jest przy centrum handlowym. Dalszy fragment związany z dołączeniem do ul. Pomorskiej jest stosunkowo wrażliwy pod względem przejście przez dwa parki i naszym zdaniem należy zachować te połączenia i wykonać to nawet kosztem kosztocłonności przejścia zachowującego ciągłość tych dwóch parków i przestrzeni zielonej i ograniczenie szkodliwości przejścia komunikacyjnego przez ten obszar. To jest odcinek priorytetowy. Następne dwa odcinki, jeden biegnie na południe, dochodzi do ul. Przybyszewskiego i dalej wpina się na północ. Odcinki do których były składane uwagi zostały w Studium pokazane jako droga o przekroju 1x2 z dodatkowym pasem zieleni na wysokości Chojen czyli droga miejska. MPU opowiada się za utrzymaniem ciągłości tego ciągu komunikacyjnego, zwłaszcza, że jego środkowa część powinna być wykonana w perspektywie do 2030 r. i jest w priorytetach komunikacyjnych zaproponowanych przez MPU w projekcie Studium.

Radny p. Radosław Marzec: chciałem zapytać o ten trzeci odcinek, południowy. Tam uległa zmianie długość tego odcinka. Początkowo miał być skierowany aż do przedłużenia trasy Górnej a w tym momencie kończy się przy ul. Kolumny.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: On się tam włącza, chodzi o to, aby nie przekierowywać na samą ul. Kolumny. Ten fragment (wskazany na mapie) wydaje się odcinkiem, który należałoby wykonywać w tej dalszej perspektywie. W Studium jest narysowany jako element – jest droga o parametrach 1x2 z dodatkowym pasem zieleni. Tutaj ten element związany z włączeniem się na południe przy ul. Kolumny w ten fragment (wskazany na mapie). Ten fragment zabudowy mieszkaniowej jest chroniony przed tym przejściem.

Radny p. Radosław Marzec: W którym miejscu rozpoczyna się trzeci ostatni odcinek trasy Konstytucyjnej?

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Przybyszewskiego. To jest trzeci odcinek. Zasadniczo pomiędzy ul. Piłsudskiego a ul. Przybyszewskiego można to wykonać na skraju strefy przemysłowej, która się tam rozwija.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: panie Dyrektorze, jak to załatwia, biorąc pod uwagę te priorytety, które są i kontekst, który za chwilę będzie pewnie w innych miejscach pokazany. Komunikacja wschodniej części Łodzi, zwłaszcza Widzewa z centrum w tej chwili wygląda fatalnie. Rozumiem, że ul. Konstytucyjna jest jednym z elementów tego rozładowania ulic. Czy to jest kwestia, która załatwi nam te sprawę? Jaki jest stosunek do ul. Puszkina? Mam wątpliwości, biorąc pod uwagę priorytety czasowe, czy to dobrze wygląda to teraz w Studium?

St. asystent Zespół Komunikacji i Inżynierii MPU p. Marek Gruchała: Trasa Konstytucyjna i jej odcinek priorytetowy czyli ul. Pomorska i Rokicińska, Piłsudskiego, na pewno jest najlepszym rozwiązaniem jeśli chodzi o to połączenie. To jest bezpośrednio przełożenie potoków ruchu z ul. Niciarnianej. Jeżeli chodzi o ul. Puszkina to mamy estakadę

i te tereny są peryferyjne a ul. Konstytucyjna wchodzi nam zgodnie z naszymi założeniami jako zewnętrzna obwodnica centrum, załatwia nam o wiele więcej spraw.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: Ulica Konstytucyjna jest zdecydowanie priorytetem w stosunku do ul. Puszkina.

St. asystent Zespół Komunikacji i Inżynierii MPU p. Marek Gruchała: naszym zdaniem tak.

Zastępca Dyrektora Zarząd Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Wybudowanie trasy czy ulicy Konstytucyjnej zdywersyfikuje ruch w tym rejonie. Trzeba pamiętać o tym, że jeżeli ruch z ul. Niciarnianej w dużej części przeniesie się na ul. Konstytucyjną to trzeba pamiętać o dwóch wąskich gardłach w tamtym rejonie, czyli skrzyżowanie, które jest przy centrum handlowym Tulipan, przerzucenie tam ruchu i lewoskręt też będzie bardzo silny w kierunku Widzewa to też może spowodować pewne zaburzenia w ruchu. Połączenie ruchu wschód-zachód przy ul. Niciarnianej i doładowanie do ruchu z lewoskrętu z północy – jeżeli ruch z ul. Niciarnianej zostanie przeniesiony na ul. Konstytucyjną to wtedy mamy dwa potoki, wschód-zachód czyli ten z zachodu na wschód i z północy na wschód, które spotykają się przy ul. Niciarnianej. Dywersyfikacja nastąpi na pewno przez ul. Niciarnianą i przez ul. Konstytucyjną. Jeżeli większość tego ruchu znajdzie się na ul. Konstytucyjnej to problem przeniesie się na skrzyżowanie Niciarniana w relacji zachód-wschód. Dywersyfikacja pomoże, zakładając taką samą liczbę samochodów, a nie ich wzrost.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Odpowiadając na to pytanie – dodajmy teraz pomorską, która jest do tych priorytetów komunikacyjnych. Mamy dodatkowy element spinający na kierunku wschód-zachód. Przypomnę, że Studium nadal utrzymuje rezerwę z próbą podłączenia jej do ul. Hetmańskiej. Jeżeli byłby wykonany ten drugi fragment Konstytucyjnej pomiędzy ul. Piłsudskiego a ul. Przybyszewskiego to dodatkowe jest spięcie tego wschodu dalej w kierunku miasta. Ważnym jest zrozumienie, że pakiet takich tras, jakie mamy w postaci wz. czyli wschód-zachód to jest pewnego rodzaju ewenement, który został dokonany kosztem dużych wyburzeń w latach sześćdziesiątych i że przy zagospodarowaniu historycznym miasta, który ma układ wrzeciona północ-południe, szukanie takich relacji całego wschodu z całym zachodem jest bardzo kłopotliwe, lub musiałoby się odbywać kosztem albo znacznych wyburzeń albo znacznych kosztów. Nie ma co liczyć, że teraz w Studium jest wpisana jakaś długa szyna w postaci szerokiego pasa komunikacyjnego taka jak jest Piłsudskiego-Mickiewicza. Można było się zastanawiać, czy jest to sensowne przecinanie miasta taką trasą. Zrobienie jej podziemnej też nie załatwiłoby zablźnienia, tych błędów z lat sześćdziesiątych rozcięcia miasta, północnego fragmentu ul. Piotrkowskiej z południowym.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: jeżeli chodzi o priorytety, rozumiem, że w tej chwili jako priorytet wskazujemy w zakresie tej obsługi komunikacyjnej Widzewa, ul. Konstytucyjną, ten krótki fragment centralny i co jeszcze? Czy przedłużenie ul. Puszkina też jest wskazywane jako priorytet?

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: My nie pokazujemy tego jako priorytet. Mamy tutaj taką kategorię niebieskich kresek (niebieskie kreski to są drogi w stosunku do których decyzje o charakterze inwestycyjnym zapadły i Studium nie ma nic do tego, aczkolwiek względem tych niebieskich kresek można mieć duże wątpliwości). Odnośnie ul. Puszkina – każde przejście przez te tory kolejowe jest pożądane tylko kosztochłonność tego przejścia jest wyjątkowo duża a projekt, który był wstępnie robiony na przełożenie tego ruchu w tym kierunku dawał wiadukt z estakadą ponad kilometrowej długości

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: jakie byłyby orientacyjne koszty rozwiązania z ul. Konstytucyjną, a jakie te podtrzymujące ul. Puszkina z kilometrową estakadą?

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Przy ul. Konstytucyjnej mamy zagłębioną kolej podziemną. Powinniśmy ponieść tylko koszty związane z jak najmniej szkodliwym przejściem pomiędzy parkiem Baden-Powella a Trzeciego Maja. Powinno to się odbyć w formie tunelowej, półtunelowej. Mamy tak zagłębioną trasę i nie trzeba byłoby wkopywać, wystarczyłoby ten nasyp, który stanowi nasyp parku w jakiś sposób rozkopywać. Przez kolej mamy bez kosztowe przejście. Na ul. Puszkina mamy kosztowność tego, ze względu na szykowanie zarówno przy przejeździe istniejących sieci, która tam na wysokości Widzewa jest stosunkowo rozbudowana jako szeroka, jest rezerwa pod tunel wysokich prędkości i stosunkowo blisko jest ul. Rokicińska nad którą ten wiadukt był planowany. Z tego powodu jest ta długość wiaduktu. Nie wiem na ile te koncepcje są aktualne. Założenia pozyskania środków opierało się o idee EXPO, która upadła. Z pewnością na dofinansowanie do tego fragmentu stosunkowo dużych pieniędzy ciężko byłoby szukać pokrycia finansowego.

Zastępca Dyrektora Zarząd Inwestycji Miejskiej p. Katarzyna Mikołajec: Chciałabym uzupełnić tę informację aktualizacji dokumentacji pod kątem możliwości utrzymania środków z EXPO. Te środki były ściśle określone i wymusiły zmianę założeń projektowych. Rzeczywiście cała dokumentacja została zaktualizowana przed wszystkim o zawężenie przekroju obwodnicy Nowosolnej i o skrócenie tego obiektu. To co mam w dokumentacji to jest obiekt tylko i wyłącznie nad istniejącą linią kolejową. Zakładamy zejście do poziomu zero przed ul. Rokicińską. Przekrój i długość obiektu i cała obwodnica Nowosolnej została uszczuplona.

Zastępca Dyrektora Zarząd Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: ja wyrażę swoją opinię. Jeśli chodzi o budowę wiaduktu Puszkina bardziej przychyliłbym się do rozwiązania zaproponowanego jako połączenie ul. Piłsudskiego z ul. Przybyszewskiego w kontekście tej dywersyfikacji dróg w kierunku wschodnim, Widzew-Wschód i Olechów. Połączenia jeżeli spojrzymy na mapę w okolicy ul. Pomorskiej i ul. Konstytucyjnej – główne potoki są przede wszystkim to jest Widzew-Wschód i osiedle Janów, Olechów. Jeżeli te osoby, które chcą się dostać w ten rejon wykorzystają wiadukt na ul. Puszkina wydaje mi się, że korzystniejsze dla większej liczby mieszkańców byłoby przedłużenie ul. Konstytucyjnej do ul. Przybyszewskiego. Dla większej liczby mieszkańców wybudowanie tej części odcinka korzystniejsze będzie wybudowanie tego odcinka (dyrektor wskazał teren na mapie).

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Kolejne uwagi dotyczą Nowego Centrum Łodzi. Uwaga dotyczy aktualizacji układu komunikacyjnego. Uwaga ma charakter ogólny i trudno z jej treści wywnioskować o co dokładnie proszą wnioskodawcy. Fragment ul. Poznańskich w obowiązującym Studium jest ulicą zbiorczą.

St. asystent Zespół Komunikacji i Inżynierii MPU p. Marek Gruchała: Ogólnie uwaga dotyczy aktualizacji systemu transportowego w tym rejonie. Domyślamy się, że chodzi o to co powstało w ramach budowy dworca. Ulica Poznańskich i przedłużenie w formie węzła przesiadkowego, tramwajowego aż do ul. Kilińskiego. Ten odcinek (wskazany na mapie) zawsze był ulicą zbiorczą nawet w planie miejscowym, ale został zrealizowany w inny sposób i z chęcią tej ulicy zbiorczej w Studium nie będziemy na zielono rysować.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: jestem odwrotnego zdania. Uważam, że i tak nie będzie tak wielkiego natężenia ruchu, zakładając, że będzie droga podziemna pomiędzy ul.

Kilińskiego a ul. Scheiblerów. Powinien być dogodny dojazd z każdej strony. Dzisiejsza próba ograniczenia tam ruchu tylko dla komunikacji publicznej na odcinku pomiędzy ul. Kilińskiego a ul. POW jest nieprawne. Możliwość podjazdu samochodów od strony ul. Kilińskiego czy od strony zachodniej pod dworzec powinna być zapewniona. Uważam, że charakter tej drogi jako zbiorczej powinien być utrzymany.

St. asystent Zespół Komunikacji i Inżynierii MPU p. Marek Gruchała: jeżeli chodzi o dojazd do dworca to nie musi mieć klasy drogi zbiorczej. Naszym zdaniem może to być ulica o niższej klasie. Węzła przesiadkowego, tramwajowego na ulicę zbiorczą raczej się już do przerobienia nie nadaje. Odcinek ul. Poznańskich jest głównie dojazdem autobusowym, nie wjazdem autobusowym na dworzec autobusowy.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: tam nie trzeba żadnych przeróbek. Tam jest tylko kwestia korekty w organizacji ruchu. Podkreślenie możliwości dojazdu ul. Poznańskich jest bardzo ważne. Uważam, że utrzymanie kategorii drogi zbiorczej na tym szlaku powinno być zachowane.

Dyrektor MPU p. Robert Warsza: Wydaje mi się, że kwestia szczegółowości tego dokumentu i tego, że zasadniczo rysujemy tylko szkielet, nie wdając się w organizację i możliwość jego późniejszego rozwiązania jest chyba lepszym rozwiązaniem niż jego uszczegóławianie. Chcielibyśmy ulepszać ten obszar, jesteśmy w stanie przyjąć każdego typu uwagi chociaż to co jest narysowane w Studium w postaci samego szkieletu układu komunikacyjnego jest stosunkowo skromny więc nie wiem, czy mamy coś dodać czy coś ująć na poziomie ogólności, jakim się posługuje się Studium.

Zastępca Dyrektora Zarząd Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Jeżeli chodzi o dojazd od strony zachodniej. Planowana ul. Nowotargowa i skrzyżowanie z ul. Piłsudskiego w dużym stopniu rozwiązuje dojazd od zachodu trasą WZ, skręt w lewo i dojazd do parkingów. Nie chcielibyśmy ulicy położonej pomiędzy ul. POW a ul. Kilińskiego przeznaczać dola ruchu indywidualnego, aby nie tworzyć podaży i popytu na ruch w tamtym miejscu. Chcemy tworzyć tam nowe linie tramwajowe. Być może będą potrzebne kolejne połączenia autobusowe. W związku z tym nie jesteśmy za tym, żeby to rozwiązanie było. Po powstaniu ul. Nowotargowej, w dużej mierze ten ruch od zachodu do parkingów krótkoterminowych i długoterminowych będzie dla dużej części miasta rozwiązany.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: państwo przekonują co do elementów, z którymi w pełni się zgadzam jeśli chodzi o stronę wschodnią. Dlatego mówiliśmy o ul. Konstytucyjnej, która jak najszybciej powinno połączyć się z ul. Piłsudskiego i mieć możliwość dojazdu od strony wschodniej do Nowego Centrum Łodzi z wydłużeniem trasy Grohmanów, dzisiaj nazywaną ul. Nowowęglową. Kwestia ul. Targowej, która powinna być skojarzona i doprowadzona tym nowym śladem do ul. Piłsudskiego i te dwa następujące po sobie odcinki równoległe, na pewno będą zbierać ten ruch, ale od strony wschodniej. Uważam, że od strony zachodniej nie będzie żadnego dramatu ponieważ ruch i tak jest ograniczony w sensie nawet prędkości przejazdu. Jestem zdania, że powinien być spowolniony ruch dopuszczony na całej odległości ul. Kilińskiego, będzie ściągała droga podziemna jeżeli powstanie ten ruch i tam nie będzie aż takiej dynamiki przyrostu ruchu natomiast komfort i racjonalność wyjazdów poprzez to, że tam dojedzie samochód, ktoś wysiądzie i odjedzie dalej powinien być zachowany. Pchanie wszystkich dookoła dworca jest nonsensem. Dworzec ma spełniać funkcję komunikacyjną. Od strony zachodniej ul. Poznańskich powinien być możliwy dojazd w jedną i drugą stronę. Ten odcinek nie powinien

być tylko anektowany dla autobusów i tramwajów i dlatego upieram się, że powinna ta kategoria drogi zostać zachowana.

Dyrektor MPU p. Robert Warsza: Wnioskodawcą tej uwagi jest p. radny. Można to doprecyzować. Jest aktualizacja układu komunikacyjnego i zachowanie ustaleń zawartych w Studium z 2010 r. Chcielibyśmy wyjść naprzeciwko oczekiwaniom, jeżeli bylibyśmy w stanie je doprecyzować.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Uważam, że koncepcja, która była przyjęta od początku, żeby był tam dojazd z każdej strony z ograniczeniem, że nie ma tam miejsca postojowego przed dworcem powinna być zachowana.

Przewodniczący Komisji: Co wynika ze Studium z 2010 r.?

Dyrektor MPU p. Robert Warsza: Ten fragment ul. Poznańskich jest ulicą zbiorczą. Możemy zostawić ją jako taką ulicę. Nie wiem, w jaki sposób mielibyśmy ten fragment w tej chwili przy szczegółowości Studium – rzeczywiście jak byśmy rozmawiali o aktualizacji planu to wtedy możemy tę organizację ruchu bardzo zatomizować na poszczególne fragmenty, a tutaj tylko schodzimy do ulic zbiorczych i wyższych, gdzie w tym obszarze są te ulice stosunkowo ograniczone w swojej liczbie.

Zastępca Dyrektora Zarząd Dróg i Transportu p. Maciej Sobieraj: Ten układ drogowy wokół dworca poprawi komfort dojazdu, czy szybkość dojazdu. Ma za zadanie uspokoić ruch na innych ulicach. Jeżeli chodzi o dojazd to dzisiaj możliwość parkingowe właściwie tam się już wyczerpały. Wszyscy, którzy chcą wjechać samochodem to wjeżdżają, parkują i wyjeżdżają. Nie ma z tym problemu, żeby dojechać. Trzymałbym się tego szkieletu, który jest, ale tylko i wyłącznie dlatego, że jest to uspokojenie ruchu w innych ulicach, Wodna, Wysoka, Kilińskiego. Nie wprowadzałbym dodatkowego ruchu.

Przewodniczący Komisji zaproponował głosowanie wniosku zgłoszonego przez radnego p. Włodzimierza Tomaszewskiego dotyczącego *przeznaczenia ul. Poznańskich na drogę zbiorczą*.

Za pozytywnym zaopiniowaniem ww. wniosku głosował 1 radny

przeciw - 5,

wstrzymało się - 5.

Wniosek nie uzyskał większości.

Dyrektor MPU p. Robert Warsza: Kolejne uwagi dotyczą Bałut, przedłużenia ul. Boya-Żeleńskiego do ul. Łagiewnickiej. (Teren zastał pokazany na mapie). Tutaj został zostawiony korytarz drogowy, w dwóch miejscach są blaszane garaże. Jest przyszykowany korytarz spięcia pomiędzy ul. Dolną a ul. Boya-Żeleńskiego, normalną ulicą o parametrach drogi zbiorczej 1x2. Ta odległość pomiędzy trasami wschód-zachód jest stosunkowo duża i doprowadzanie do wprowadzenia spięcia w tym układzie wschód-zachód wydaje się zasadne, zwłaszcza, że ma to być ulica o parametrach kontynuujących ulice, które łączy czyli Boya-Żeleńskiego i Dolną przy rynku. To jest układ, który bardzo by usprawniał dojazd. Przejazd od strony wschodniej do strony zachodniej to jest około 15 minut przejazdu samochodem. Uważamy, że skoro był ten korytarz przez tyle lat trzymany na spięciu tej drogi wydaje się, że zasadnym byłoby jego dalsze utrzymywanie.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: czy tam jest jakiś priorytet tego odcinka i odcinka przedłużenia ul. Marysińskiej?

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Nie jest to wpisane w priorytetach, ale jest to ulica o takiej wielkości, że wykonanie jej nie jest przedsięwzięciem o charakterze przełomu cywilizacyjnego.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: Dla tych terenów byłby to przełom cywilizacyjny, gdyby chociaż jedną z tych dwóch ulic zrobić. Moim zdaniem ul. Marysińska jest jeszcze tańsza i można by załatwić przedłużenie ul. Marysińskiej. Rozumiem, że nie ma żadnej uwagi, żeby to przyspieszyć przy której Komisja mogłaby zająć stanowisko, że to jest priorytet cywilizacyjny realizacja którejkolwiek w tych dwóch ulic. Rozwiązuje to kilkadziesiąt konfliktów dotyczących komunikacji miejskiej w tym rejonie.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Uwagi są przeciwko temu, żeby nie realizować tego.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: Rozumiem, ale jesteśmy przy okazji tego odcinka i pytam, czy jest jakakolwiek uwaga zmierzająca do tego, żeby przyspieszyć realizację któregoś z tych dwóch odcinków. Moglibyśmy w stanowisku Komisji zawrzeć, że realizacja np. ul. Marysińskiej bądź połączenie ul. Dolnej i ul. Boya-Żeleńskiego jest większym priorytetem.

Przewodniczący Komisji zaproponował głosowanie wniosku zgłoszonego przez radnego p. Bartłomieja Dyby-Bojarskiego

Za pozytywnym zaopiniowaniem ww. wniosku głosowało 11 radnych

przeciw - 0,

wstrzymało się - 0.

Wniosek uzyskał większość.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Kolejna grupa uwag dotyczy schematu, który się pojawił. Jest to schemat nieobligatoryjny. Pod względem prawnym jest zrobiony schemat, który pokazuje w dużo większej szczegółowości zasady konstruowania układu w strefie wielkomiejskiej, gdzie jest próba uspokajania ruchu. Uwaga dotyczy ponownego przeanalizowania układu drogowego i ma charakter ogólny. Ciężko jest się odnieść do tej uwagi, proponowalibyśmy jej nie rozstrzygać. Zakres merytoryczny elementów związanych z wrysowaniem poszczególnych fragmentów dróg jest związany z wprowadzonymi pracami planistycznymi. Duża część z tego obszaru, np.: Zielonego Polesia czy fragmentu Nowego Centrum, rdzenia ul. Piotrkowskiej i nowej dzielnicy to są elementy, które zostały już trochę szczegółowiej rozrysowane i mamy możliwość uszczegółowienia tego dodatkowo w Studium. Nie potrafimy odnieść się do tej uwagi. Nie widzimy na razie zasadniczych błędów w tym schemacie.

Kolejna grupa uwag dotyczy ul. Śląskiej. Ulica Śląska patrząc na fragment (wskazany na mapie) można powiedzieć, że jest zadaniem bardziej odległym. Problematyczne są przejścia pomiędzy drogami a koleją jeżeli miałyby być wykonywane w układach wielopoziomowych. Do grupy uwag związanych z rezygnacją tego przebiegu chcielibyśmy ustosunkować się negatywnie, nie uwzględnić tych uwag, nie usuwać tego korytarza. Od stacji Chojny na wschód ten przebieg jest problematyczny. Jeżeli kiedyś zostanie rozpracowany dokładniej to

rezygnacja z takich możliwości powinna dopiero wtedy nastąpić, a nie teraz kiedy ta wiedza jest stosunkowo wąska. Kolejna grupa uwag dotyczy ul. Wróblewskiego i fragmentu zaproponowanego w Studium jako kompleksowe rozwiązanie. Wrysowana jest ul. Wróblewskiego i łączy się z ul. Jana Pawła, proponowana jest docelowo poprzez przełożenie jej przez obszar EC2 i wykorzystanie bocznicy kolejowej, miejsca gdzie była składowany węgiel, wykorzystanie gotowego wiaduktu na ul. Jana Pawła i przejście przez teren bocznicy, która już nie będzie użytkowana bo obszar elektrowni zasadniczo w przyszłości będzie zmieniał swoje zagospodarowanie i wykorzystanie po rezerwie terenu, który był szykowany do gotowego skrzyżowania. Uzyskiwalibyśmy wtedy dodatkowa możliwość przekroczenia ul. Jana Pawła co jest rzadkością, ni wykonując żadnych zadań o charakterze inżynierskim tylko wykorzystania tego zasobu, który jest już wybudowany. Jesteśmy za nieuwzględnieniem tych uwag. Kolejna uwaga dotyczy nieprzedłużenia ul. Popiełuszki. To jest fragment, który od końca Retkinii w kierunku ul. Konstantynowskiej przebiega i łączy się dalej z ul. Kaczeńców. Wydaje się, że w tej chwili to jest element, który dodatkowo łączyłby i umożliwiał wyjazd z dużego osiedla na ul. Konstantynowską i dalej w kierunku połączeń z Teofilowem. Ponieważ przechodzi ona przez tereny rolnicze, niezabudowane byłibyśmy za utrzymaniem tego odcinka i nieuwzględnieniem tej uwagi związanej z rezygnacją. Kolejna uwaga dotyczy ul. Kusocińskiego. Problem związany z uchwalonym w zeszłym roku planem w celu ochrony ogrodu botanicznego. Ulica Kusocińskiego jest wyprostowana przez skup złomu. Uwaga dotyczy nie prostowania tego układu komunikacyjnego. Kolejna grupa uwag dotyczą wprowadzenia nowych elementów układu komunikacyjnego czyli spięcia Retkinii przez wybudowane osiedla przez przedłużenie ul. Armii Krajowej i ul. Retkińskiej. To jest teren zabudowany i zasadniczo gdyby lotnisko miało się rozwijać co z perspektywy chęci budowania centralnego portu lotniczego, nie wiadomo, czy łódzkie lotnisko nie będzie wymagało redefinicji funkcjonalnej. Zaproponowany jest w Studium długi ciąg wschód-zachód, który jest ul. Kaczeńców, tym fragmentem o którym przed chwilą rozmawialiśmy, ul. Popiełuszki, nowa trasa lotniskowa i połączenie byśmy proponowali utrzymywać, a nie przebijać się przez strukturę zurbanizowaną w kierunku południowym. Proponowalibyśmy tę uwagę nieuwzględniać. Uwaga dotycząca ul. św. Teresy dotyczy sprzeciwu jej połączenia. To połączenie powinno być wykonane jako element priorytetowy czyli połączenie jednego fragmentu ul. św. Teresy na Teofilowie z ul. św. Teresy dochodzącej do ul. Brukowej i nie może się przebić od wielu dziesięcioleci. To jest fragment, który należy wykonać. Z tego powodu chcielibyśmy nieuwzględniać tej uwagi. Kolejną grupę uwag stanowią uwagi dotyczące konieczności szybkiego zaprojektowania i wybudowania trasy Karskiego, Konstytucyjnej, Kaczeńców i Śląskiej. Ta uwaga została uwzględniona częściowo. Jedna z tych tras jest nowym połączeniem komunikacyjnym. Fragment trasy Śląskiej zwłaszcza przy przechodzeniu przez kolej może rodzić duże problemy o charakterze logistycznym i kosztowym. Trasa Karskiego i trasa Konstytucyjna w tych fragmentach o których mówiliśmy proponowaliśmy utrzymać ich wykonanie w harmonogramie priorytetów.

Część uwag złożonych w związku z tramwajami. Tu są pokazane nowe odcinki wśród tych, które zostały zaproponowane i które proponujemy uwzględnić. Tu jest połączenie przez ul. Czerwoną i ul. Wróblewskiego, spięcie z al. Politechniki i ul. Piotrkowską czyli powrót do funkcjonowania połączenia tramwajowego oraz drugi fragment - przedłużenia komunikacji tramwajowej przy ul. Kopcińskiego i przedłużenie jej w kierunku ul. Wojska Polskiego albo trasą wzdłuż cmentarza czy przy szpitalu. Może pojawić się problem związany z brakiem

miejsca albo kosztami wykonania tego odcinka. Chcielibyśmy przychylić się względem tych dwóch propozycji.

Jeżeli chodzi o układy kolejowe zostały złożone uwagi dotyczące możliwości stwarzania nowych przystanków kolejowych związanych z koleją aglomeracyjną czy propozycją wykorzystania kolei obwodowej w układzie komunikacyjnym miasta i propozycją nowych przystanków. Lista przystanków związana jest z istniejącymi ustaleniami w dokumentach kolejowych i wojewódzkich. Dopisujemy w Studium tylko możliwość tworzenia nowych przystanków bez sprecyzowania które to miałyby być. MPU podtrzymuje decyzje związaną z koleją dużych prędkości czyli odrzuceniem sprzeciwu i nie prowadzenia przez mieszkańców Mileszek. Jeżeli chodzi o układ wykorzystania kolei obwodowej w cyklu funkcjonowania miejskiego, komunikacji zbiorowej to tutaj wykonanie tunelu średnicowego jak i postulowane przez nas wykonanie tych dwóch łącznic daje możliwość wplecenia razem w centrum w układzie ósemkowym. Złożona uwaga dotyczy fragmentu połączenia (fragment wskazany na mapie) pomiędzy trasą. MPU chciałaby wpisać możliwość wykonania tego łuku jako obligatoryjnie do czołowego dworca w Zgierzu. Nie rezygnowanie ze Zgierza jest elementem włączenia stosunkowo dużego miasta , jakim jest Zgierz w układ komunikacyjny w Łodzi i nie obciążania indywidualnymi przejazdami, na p ul. Zgierskiej. Tutaj chcielibyśmy przychylić się częściowo do uwagi. Uwaga dotyczy rezygnacji z łącznicy. Jesteśmy za utrzymaniem łącznicy i wpisaniem jej, że może być zastosowanie albo jedno czołowe albo takie (wskazane na mapie). Chodzi o to, aby Studium w tym względzie nie decydowało i zostawiło sobie te dwie możliwości.

Radny p. Mateusz Walasek: My tutaj możemy uchwalać Studium i przewidywać miejsca łącznicy- warto zwrócić uwagę, że stanowisko kole - Polskich Linii Kolejowych jest generalnie przeciwne tej łącznicy ze względu na to, że wyłącza się stację Zgierz. Rozumiem, że jest to pewna forma nacisku na kolej, A może coś się zmieniło się w tej kwestii? Stąd moje pytanie do p. Dyrektora.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Odnosnie łącznic, w ogóle nie oglądałbym się na kolej. To są działania o charakterze miejskim, które miasto powinno starać się zrealizować. Układ polegający na zrobieniu ósemki i w końcu wykorzystaniu istniejących torów, żeby mieć otwarte metro to jest coś co nie powinno zależeć od spółki na poziomie państwowym tylko od miasta. Zwłaszcza te dwie łącznice nie są dużym przedsięwzięciem o charakterze finansowym. Mogą Państwo zdecydować, aby nie utrzymywać tej rezerwy, mogą Państwo zdecydować, aby ją utrzymać. My przyjmujemy stanowisko takie, jakie Państwo przegłosujecie.

Radny p. Sylwester Pawłowski: Chciałabym zwrócić uwagę na strategiczny charakter łącznicy na północy. Różnie zachowują się samorządy, niezależnie od tego, jakie decyzje podejmuje kolej i żeby potraktować tę łącznicę na północy w taki sam sposób, jak dwie łącznice przy wspomnianej przez p. Dyrektora „ósemce”. Dlaczego o tym mówię, zamknęlibyśmy ring kolejowy wokół Łodzi i uniezależnili się od ewentualnych prac modernizacyjnych w Zgierzu. Wyobraźmy sobie, że jedna z tych dotychczas użytkowanych linii kolejowych jest w trakcie przebudowy i nie mamy zamkniętego ringu kolejowego wokół naszego miasta. Jeżeli istnieje możliwość wprowadzenia zapisu, żeby potraktować wszystkie łącznice w taki sam sposób to byłbym zobowiązany bo trzeba myśleć, że północ miasta podobnie jak jego tereny wschodnie wzrasta tam liczba mieszkańców i w związku z tym będzie to duże ułatwienie dla następnych pokoleń całej Łodzi.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: kategorycznie musimy zachować możliwość stworzenia tego łącznika. Dla Zgierza mogą być inne oferty wynikające ze zintegrowania z innymi rodzajami transportu także publicznego dojazdu autobusem, stacji rowerowych. Tutaj „ósemka” musi być możliwa do zrealizowania.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Ostatnia grupa uwag dotyczących komunikacji to jest polityka rowerowa. W tym względzie przyjęliśmy, że skłaniamy się ku rozwiązaniu, że schemat dróg rowerowych wypracowanych wspólnie ze stronami społecznymi środowisk rowerowych w 2016 r. zamieszczony w Studium powinien może powinien ulegać pewnej aktualizacji i rozwinięciu. W ramach współdziałania z Zarządem Inwestycji Miejskich, Zarządem Dróg i Transportu i przeglądu tych uwag została zaktualizowana o te drogi zielone, które są nowymi drogami rowerowymi i docelowy układ rowerowy wyglądałby na moment uchwalenia Studium następująco: jesteśmy w trakcie rozmów, aby w styczniu pokazać, czy taki układ budzi jakieś kontrowersje wśród osób, które składały uwagi pomimo tego, że większość z tych uwag została zasadniczo wprowadzona poprzez wzbogacenie tego schematu.

Uwagi dotyczące całego miasta – jedna z uwag złożona przez PKP dotyczy przeznaczenia na dwie funkcje terenu niepotrzebnego PKP do celów kolejowych, albo aktywność gospodarczą albo zabudowę wielorodzinną. MPU proponuje rozstrzygnięcie tego wniosku – w stosunku do aktywności gospodarczej jest taka możliwość i uzupełnienie tego w Studium o taki zapis. Jeżeli chodzi o zabudowę mieszkaniową przy torach kolejowych tego MPU nie uwzględniła by. Trzeba popatrzeć na rezerwy terenowe, są to zazwyczaj tereny o charakterze wydłużonych działek, równoległych do torów i nie nadają się na lokalizację zabudowy mieszkaniowej. Duża część z tych terenów po ich otwarciu może stanowić dobrą bazę pod rozwój aktywności gospodarczej i w taki sposób chcielibyśmy to rozstrzygnąć. Uwaga dotycząca uzupełnienia wskaźników dla jednostek funkcjonalno-przestrzennych. MPU przeprowadziła remanent współczynników, które zostały zapisane i podtrzymując przyjętą politykę dotyczącą kształtowania gęstości miasta nie sposób nie uznać tej uwagi. Jest to uwaga o charakterze technicznym, która uzupełnia wiedzę zawartą w karatach. Uwaga dotycząca bilansu terenów na potrzeby prowadzonego rozliczenia do którego jesteśmy zobligowani nowelizacją ustawy rewitalizacyjną. MPU przyjęła współczynnik na jednego mieszkańca 33 m². jest to wielkość większa o 6,3 m² w stosunku do 2014 r. Jest to optymistyczna wersja rozwoju z ostatnich lat. W 2002-2014 r. przeciętna powierzchnia użytkowa mieszkań wzrosła o 4,8 m². Kwestia związana z bilansem jest jednym z podstawowych wymogów ustawowych. Z tego powodu prowadzimy racjonalną politykę a w niektórych miejscach rygorystyczną politykę dotyczącą przeznaczania tych terenów i przyjęte współczynniki uważamy za prawidłowe.

Następna grupa uwag dotyczy lokalizacji obszarów na mieszkanie plus – brak wyznaczenia nowych terenów pod zabudowę wielorodzinną. W mieście prowadzone są prace związane z umożliwieniem powstawania mieszkań w ramach programów rządowych. Politykę rozwoju zabudowy mieszkaniowej, wielorodzinnej staraliśmy się nie przekierowywać na budowę nowej Retkinii bo nie ma takich potrzeb. Na bazie dotychczas prowadzonych rozmów wydaje się, że da się połączyć kwestię nie rozprzestrzeniania się miasta, ulepszania stanu istniejącego zwłaszcza w obszarach, na przykład związanych z Bałutami. Jest duża próba przekształcenia terenu przy ul. Zgierskiej, Zachodniej i Limanowskiego. Jest to bardzo zaniedbany obszar i przeznaczenia pod rozwój tych wszystkich form zabudowy wielorodzinnej.

Jeżeli chodzi o uwagi dotyczące stref konserwatorskich i prośby może o lepsze sprecyzowanie tego, przypomnę, że w wyznaczonym dokumencie przeznaczonym do wyłożenia była strefa A, B i C i tutaj zrobiliśmy z zapisów o charakterze tekstu tabelę, która w sposób czytelny to doprecyzuje. Była też prośba o dokonanie zmian w spisie dóbr kultury współczesnej. Te dobra zostały podzielone na dwie grupy: obligatoryjne i fakultatywne. Grupa obligatoryjna powinna być grupa obowiązująca. Dobra fakultatywne powinny mieć cechy możliwe do weryfikacji czyli same lokalizacje i powiększanie i pomniejszanie tego spisu. W wyniku rozmów jak i złożonych uwag (uwaga związana z wprowadzeniem terenów zieleni istniejącej do rysunku Studium). W wyniku wcześniejszych rozmów przyjęliśmy, że zieleń i parki, które są poniżej 3 ha, ale są w Zarządzie Zieleni Miejskiej zostaną wprowadzone do Studium. Były też uwagi o charakterze ogólnym dotyczące obligatoryjnego wrysowania stref buforowych pomiędzy zabudowa mieszkaniowa różnej formy a istniejącymi czy rozwijanymi formami aktywności gospodarczej. Tutaj chcielibyśmy uznać tę uwagę i uzupełnić rysunek planu o takie schematy, tutaj widać takie zielone linie przerywane czyli potrzebę wytwarzania stref buforowych na tych nieszczęśliwych krawężniach.

Radny p. Bartłomiej Dyba-Bojarski: Proszę o przesłanie slajdów dotyczących współczesnych dóbr kultury i slajdu dotyczącego lokalizacji -mieszkanie plus.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Jak ostatecznie została rozstrzygnięta kwestia z ul. Pabianicką. Postulowałem, aby przywrócić funkcję rekreacyjną.

Dyrektor MPU: Na wniosek Państwa została wprowadzona funkcja rekreacyjno-wypoczynkowa.

Ad 2

Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na udzielenie bonifikaty od ceny nieruchomości położonej w Gminie Pabianice, w pasie drogi ul. Okołowickiej – druk nr 455/2017.

Projekt uchwały wraz z uzasadnieniem przedstawiła **p.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Zbywania i nabywania Nieruchomości p. Katarzyna Sobańska**. Projekt uchwały stanowi **załącznik nr 6 do protokołu**.

W fazie pytań i dyskusji głos zabrał **radny p. Sebastian Bulak** i zapytał: Dlaczego ustalono bonifikatę w wysokości 95%?

P.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Zbywania i Nabywania Nieruchomości p. Katarzyna Sobańska: Taka bonifikata została też zaproponowana w przypadku dwóch wcześniejszych działek na których sprzedaż wyraziła Rada Miejska zgodę w listopadzie 2017 r. Jest to konsekwencja prowadzonej sprzedaży. Koszty utrzymania, ubezpieczenia ponosi wójt gminy Pabianice.

Radny p. Sebastian Bulak zapytał: Czy próbowali państwo wynegocjować wyższą cenę za drogę?

P.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Zbywania i Nabywania Nieruchomości p. Katarzyna Sobańska: To jest i tak wysoka cena za sprzedaż, ponad 70 zł za metr. Nie było próby negocjacji.

Wobec braku pytań i zgłoszeń do dyskusji przewodniczący komisji **p. Maciej Rakowski** poddał pod głosowanie projekt uchwały wraz z uzasadnieniem opisany w **druku nr 455/2017**

**Za pozytywnym zaopiniowaniem ww. projektu uchwały głosowało 11 radnych
przeciw - 0,
wstrzymało się – 1.**

Ad 3

Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na sprzedaż z bonifikatą w drodze bezprzetargowej nieruchomości położonych przy ulicach: Mazowieckiej 9 i Mazowieckiej bez numeru, Pomorskiej 269, Czechosłowackiej 4 i Czechosłowackiej bez numeru na rzecz Uniwersytetu Medycznego w Łodzi – druk nr 456/2017.

Projekt uchwały wraz z uzasadnieniem przedstawiła p.o. **Zastępcy Dyrektora Wydziału Zbywania i nabywania Nieruchomości p. Katarzyna Sobańska**. Projekt uchwały stanowi *załącznik nr 7 do protokołu*.

Wobec braku pytań i zgłoszeń do dyskusji przewodniczący komisji **p. Maciej Rakowski** poddał pod głosowanie projekt uchwały wraz z uzasadnieniem opisany w **druku nr 456/2017**

**Za pozytywnym zaopiniowaniem ww. projektu uchwały głosowało 13 radnych
przeciw - 0,
wstrzymało się – 0.**

Ad 3a

Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie wyrażenia zgody na wdzierżawienie w drodze bezprzetargowej, na okres 15 lat nieruchomości i części nieruchomości położonych w Łodzi przy ul. Niciarnianej 3/5 – druk nr 470/2017.

Projekt uchwały wraz z uzasadnieniem przedstawił **P.o. Dyrektora Wydziału Dysponowania Mieniem p. Adam Komorowski**. Projekt uchwały stanowi *załącznik nr 8 do protokołu*.

Wobec braku pytań i zgłoszeń do dyskusji przewodniczący komisji **p. Maciej Rakowski** poddał pod głosowanie projekt uchwały wraz z uzasadnieniem opisany w **druku nr 470/2017**

**Za pozytywnym zaopiniowaniem ww. projektu uchwały głosowało 11 radnych
przeciw - 0,
wstrzymało się – 0.**

Ad 4

Informacja Zarządu Inwestycji Miejskich na temat skrzyżowania planowanej obwodnicy Nowosolnej z ul. Pomorską (kontynuacja).

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych Zarząd Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: 21 grudnia 2017 r. przesłaliśmy podsumowanie naszych wcześniejszych działań. Pismo Zarządu Inwestycji Miejskich z dnia 21 grudnia 2017 r. stanowi *załącznik nr 9 do protokołu*.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Chcę Państwu uświadomić, przypuszczam, że mało kto zapoznał się z materiałami, które zostały przekazane po kilku miesiącach oczekiwania. Ostatnie posiedzenie poświęcone temu tematowi odbyło się 1 września. Wtedy na posiedzeniu był p. Dyrektor Nita, na wcześniejszych była p. Dyrektor Mikołajec. Pani Dyrektor deklarowała, że wycena orientacyjna nieruchomości, wariantowo jak miałyby być wyburzane zostanie przedstawiona. Dzisiaj p. Dyrektor twierdzi, że jest to niemożliwe. Wcześniej, także p. Nita twierdził, że orientacyjnie można to uczynić. Uważam, że tak jest tylko do dziś takiej orientacyjnej wyceny nie mamy. Nie mamy również informacji o które prosiłem dotyczące konsultacji poza kalendarzem, który mamy w tym piśmie z grudnia 2017 r. Chce zwrócić uwagę na charakterystyczny element tej korespondencji. W piśmie z 21 grudnia 2017 r. ta kwestia nie jest obojętna, materiały otrzymaliśmy po wielu monitach z mojej strony i w ogóle rozpatrujemy to dziś 12 stycznia, czekając od 1 września. 21 grudnia otrzymaliśmy materiał łącznie z załącznikami i w tym kalendarzu opisu zdarzeń, na końcu w punkcie 16 mamy datę 15 grudnia 2017 r. – zaakceptowano linię rozgraniczającą inwestycję oraz projekt architektoniczno- budowlany. Ja będę chciał się dowiedzieć kto zaakceptował imiennie. Po to my się wcześniej spotykali i postulowali o te materiały, żeby państwo nie rozstrzygali o kwestiach projektu do momentu kiedy nie wyjaśnimy, jak rzeczywiście te warianty przebiegu tej drogi, jeśli chodzi o skrzyżowanie projektowanej obwodnicy z ul. Pomorska kształtowały się i jak ostatecznie racjonalnie można o tym rozstrzygać. W materiałach, które otrzymaliśmy, przypomnę, że wnioskowałem o to, abyśmy otrzymali wszystkie te materiały, które były skierowane do projektanta do firmy Mosty ze strony miasta. To co dostaliśmy w wersji elektronicznej to były dokumenty, które były przygotowywane przez gdańską firmę Transprojekt. Ja celowo z tego pliku otrzymanego na płycie, państwu wyświetliłem, ale w tej dokumentacji, która była skierowane przez miasto do Biura Projektowego Mosty w Krakowie, (1 września przedstawiciele tego biura byli na posiedzeniu), każdy z tych przebiegów, opisów, który tam jest analogiczny do tego, to znaczy, jak Państwo widzą to skrzyżowanie ono miało również swoje wersje dotyczące estakady nad ul. Pomorską, zjazdów z obwodnicy, ale praktycznie za każdym razem tamtych opracowaniach ta droga przechodziła głównie przez działkę pod adresem ul. Pomorska 526 i te dwa budynki (radny wskazał obszar na mapie, *nieczytelny zapis*). W dokumentacji, którą otrzymaliśmy Transprojekt pisze, że odstępuje się i nie wskazuje się tego, żeby ta trasa obwodnicy przekraczała ul. Pomorską na wiadukcie ze względu na zbyt kosztowny rodzaj inwestycji. W związku z tym, tym bardziej wszystko wskazywało na to, że jeżeli nie będzie wiaduktu to skala wyburzeń będzie ograniczona. Transprojekt liczył wyburzenia maksymalnie, kiedy będą zjazdy i wiadukt i wtedy po południowej i północnej stronie obwodnicy była duża ilość wyburzeń. Wariant oszczędnościowy pozwalał na to, żeby w tym śladzie południowym można było przeprowadzić tę drogę tylko przez adres nieruchomości Pomorska 526 i nie dotykać gospodarczych nieruchomości na północ także pieczarkarni. Państwo w ogóle nie podjęli tego. Moim zdaniem firma Mosty powinna otrzymać wyraźne wskazanie, że działania powinny być jak najbardziej oszczędnościowe, żeby móc znaleźć korytarz, który tam był pozwalający na to, aby przeprowadzić trasę tylko przez działkę, tak jak pierwotnie zakładano w każdy z tych wariantów pod adresem Pomorska 526, żeby

ograniczyć się tylko⁹ do wyburzenia dwóch nieruchomości, jednego budynku gospodarczego i mieszkalnego poniżej trasy przelotu. Nic z tej dokumentacji nie wynika, że taka inwencja została przez miasto podtrzymana. Wprost przeciwnie, projektant zaproponował nam wariant o wiele droższy. Pytanie, czym, się kierował, dlaczego nie ma tej kalkulacji, która będzie mówiła nam, ile kosztowało by przeprowadzenie tej drogi, jak to teraz Państwo przesądziło, łącznie z zaakceptowaniem projektu 15 grudnia 2017 r. , żeby przechodzić tą trasą przez pięć, sześć budynków, wyburzać pozostawiając te dwa, które pierwotnie były najbardziej racjonalnym przebiegiem. Mieliśmy szerokość korytarza 40 – metrowego, gdzie można było swobodnie to przeprowadzić, umieszczając również rondo, które ostatecznie zostało tutaj przyjęte. Tej odpowiedzi nie mamy, czym się kierował projektant, nie mam żadnej racjonalnej argumentacji, że miasto dążyło do racjonalnego przebiegu, mówię o obecnym Zarządzie Inwestycji Miejskich. Odpowiedzi w tym zakresie nie ma , przeciwnie jest wskazanie, że mimo, iż te studia Transprojektu były racjonalne, państwo zdecydowali, żeby przejść z jak największą skalą wyburzeń przy tym skrzyżowaniu. W pozostałych przebiegach poza tym skrzyżowaniem wszystko jest zgodne z tym co proponował Transprojekt. My dzisiaj debatujemy po 15 grudnia, gdzie Państwo teoretycznie zaakceptowali. Na szczęście trasa i tak nie będzie realizowana, bo nie ma pieniędzy. Moje pytanie jest takie- dlaczego Państwo nie przedstawili nam tej kalkulacji, nie ma informacji o konsultacjach, żeby mieszkańcy mogli się w tej materii wypowiedzieć i kto zdecydował o przesunięciu tej trasy w stosunku do pierwotnych szlaków na północ przez działkę o adresie Pomorska 532?

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych Zarząd Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: warianty to była kwestia przebiegu wschód-zachód, północ-południe, omijamy zwirownię, przechodzimy mniej więcej w tym miejscu przez ul. Pomorską (*odcinek wskazany na mapie*). Ulica Pomorska jest mniej więcej równomiernie zabudowana, nie ma korytarza, który można by wskazać. My mnie wskazaliśmy żadnych działek, nie próbowaliśmy nawet wskazać działek na których należy przeprowadzić wyburzenie. My mówimy o punkcie przecięcia obwodnicy z ul. Pomorską. Ukształtowanie przebiegu tej trasy na tej działce wynika z kilkusetmetrowego odcinka od ul. Pomorskiej w lewo i prawo. Wytyczne, które daliśmy projektantowi poza usytuowaniem zgodnie z wariantem w tym miejscu obwodnicy to była wytyczna, aby zrobił to jak najbardziej ekonomicznie i jak najmniej wpływał społecznie na zmiany w tym obszarze. Jeżeli chodzi o działki, my nie wskazaliśmy, które budynki mają zostać wyburzone. Jeżeli chodzi o kosztorysy nie jesteśmy w stanie tego przygotować, bo musiałabym zlecić wykonanie operatów kosztorysów obiektów, żeby móc wycenić ich wartość. To jest dodatkowe zlecenie, które musiałabym w tym momencie wykonać. Projektant nie ma w swoim zakresie rzeczoznawcy, który by to wycenił. To jest kwestia położenia tej obwodnicy, przejście w tym miejscu przez ul. Pomorską jest podyktowane tym, że obwodnica została swoją krawędzią przyklejona do krawędzi działki. Jeżeli mamy granice działki, zabieramy teren po granicy działki, w tym momencie działki, które są zgodnie z aktualnym położeniem – krawędź drogi biegnie po krawędzi działki. To co wykupujemy pozostawia pole, które można zagospodarować przesuając tę obwodnicę na południe, przesuujemy od istniejącej granicy działki, tworzy nam się przestrzeń do której nie ma dojazdu. Musielibyśmy stworzyć prawdopodobnie kolejny odcinek drogi serwisowej. Nie było przez nas wskazane projektantowi, na których działkach ma przebiegać obwodnica. To wynika z jego analizy, która przeprowadził w odniesieniu do całego tego obszaru. Czy to jest tańsze, czy gorsze, dziś mamy jeden budynek mieszkalny i trzy budynki gospodarcze. Przesuwając obwodnicę, nie wiem, czy to byłyby trzy budynki mieszkalne, może ograniczylibyśmy się do dwóch, ale rozmawialibyśmy dzisiaj z mieszkańcami budynków przesuniętych na południe bo oni byliby wtedy bliżej obwodnicy. Nie było ukierunkowania z naszej strony. Przyjęliśmy rozwiązanie, które w naszej ocenie jak najbardziej spełnia nasze

oczekiwania ponieważ działki, które są w tym momencie wydzielane nie wydzielają fragmentów działek rolnych, które byłyby dzielone przez przebieg pośrodku obwodnicy. To nami kierowało. Dlaczego zaakceptowaliśmy – ja nie widzę podstawy, żeby na etapie projektowania, gdzie nie wskazywaliśmy konkretnych lokalizacji, konkretnych działek na których ma przebiegać droga. Dziś zlecić wykonawcy zamówienie uzupełniające, które opiewałoby na kwotę minimum 100 000 – 200 000 zł, gdzie uzasadnieniem do zlecenia byłaby sugerowana przez zamawiającego zmiana lokalizacji z działek na działki. To nie jest podstawa. Wskazaniem w tym momencie do wprowadzenia jakiegokolwiek zmian może być opinia Wydziału Ochrony Środowiska, który nie zgodzi się z nami co do rozwiązań zastosowanych. Wtedy projektant wykona to w ramach swojego zlecenia ponieważ naprawi wszystkie błędy, które popełni na etapie projektowania. My kończymy i odbieramy kolejne etapy tej realizacji ponieważ wykonawca ma termin do którego jest zobowiązany, a ja nie widzę podstaw do tego, żeby zlecić mu dodatkowe prace polegające na przeprojektowaniu, wykonaniu fragmentu prac od nowa, od chwili wystąpienia o mapy do celów projektowych, podziały działek, przesunięcie obwodnicy, zmiana przebiegu na kilkuset metrach. My odbyliśmy spotkanie na początku stycznia 2016 r. z mieszkańcami i państwo byli jeszcze wtedy w Zarządzie Dróg, gdzie zgodziliśmy się, to był ten etap, że jeżeli mieszkańcy nie chcą światła to będzie rondo i taką zmianę wprowadziliśmy, później po wprowadzeniu ronda rozpoczęliśmy rozmowę o tym, że rondo owszem, ale na innym terenie.

Radny p. Mateusz Walasek: Mam dwa wnioski formalne. Ta sprawą zajmujemy się po raz kolejny. Zaczynamy się zamieniać w komisję śledczą i projektanta. Wyjaśnienia, które otrzymaliśmy od p. Dyrektora są kompletne i spójne i wskazują na jasne działanie Zarządu Inwestycji Miejskich i w związku z tym, my jako Komisja nie powinniśmy wcielić się w rolę projektanta i projektować drogi, zwłaszcza, że nie mamy do tego uprawnień. Mam wniosek o zamknięcie dyskusji i przyjęcie stanowiska, że działania ZIM są właściwe.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Ja bardzo państwa proszę, abyście nie zamykali ust i mieszkańcom i także i mnie. Chcę Państwu pokazać wszystkie materiały i powiedzieć na czym polega kwestia bierności ZIM i forsowania koncepcji, która jest niegospodarna. Chciałbym, aby państwo najpierw wysłuchali, a potem rozstrzygali w tej kwestii.

Przewodniczący Komisji: Pan radny wygłosił kontrwniosek. Przystępujemy do głosowania. Kto z Państwa radnych jest za wnioskiem radnego p. Mateusza Walaska o zakończenie dyskusji w tej sprawie.

Wynik głosowania: 6 głosów „za”, 2 głosy „przeciw”, 2 osoby „wstrzymały się od głosu”. Wniosek uzyskał większość, Przewodniczący zamknął dyskusję.

Przewodniczący Komisji poddał pod głosowanie wniosek zgłoszony przez radnego p. Mateusza Walaska dotyczący uznania przez Komisję, że przedstawione przez Zarząd Inwestycji Miejskich informacje są klarowne i wskazują na właściwe postępowanie ZIM

Wynik głosowania: 8 głosów „za”, 3 głosy „przeciw”, nikt nie „wstrzymał się od głosu”. Wniosek uzyskał większość.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Państwo ograniczyli możliwość analizy.

Przewodniczący Komisji : pan komentuje rozstrzygnięcie po zakończeniu dyskusji.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Chciałem złożyć oświadczenie.

Przewodniczący Komisji: W sprawach różnych i wolnych wnioskach.

Ad 5

Przyjęcie protokołu nr 61/X/17 z dnia 17 października 2017r., 65/XI/17 z dnia 17 listopada 2017 r., nr 66/XI/17 z dnia 24 listopada 2017 r. nr 68/XII/17 z dnia 6 grudnia 2017 r. 69/XII/2017 z dnia 15 grudnia 2017.

Protokoły zostały przyjęte 6 głosami za, 3 osoby wstrzymały się od głosu. Radny p. Włodzimierz Tomaszewski nie wziął udziału w głosowaniu.

Ad 6

Sprawy różne i wniesione.

W ramach spraw różnych i wniesionych glos zabrał **radny p. Włodzimierz Tomaszewski**: Państwo mogą zamykać dyskusję, nie chcicie zapoznać się z materiałem. Uważam, że jest to działanie o charakterze wyjątkowej niegospodarności ponieważ zleciło się moim zdaniem na zamówienie projektowanie przebiegu trasy obwodnicy Nowosolnej przy skrzyżowaniu z Pomorską, zmieniając pierwotne studia tylko po to, aby zaproponować ofertę wielokrotnie droższą jeśli chodzi o ilość wyburzanych budynków co nie ma żadnej racjonalnej podstawy poza jedną - ktoś chce na tym skorzystać. Ta niegospodarność musi być sprawdzona. Pani Dyrektor stwierdziła, że dokumentacja będzie finalizowana i była przeforsowana przez ostatnie miesiące, a państwo nawet nie chcieli się tym zająć, pozorując oczekiwanie na dokumentację, która celowo nie była przekazana. Będę informował o tej niegospodarności inne organy, będę wnosił o kontrolę w tym zakresie przez Komisję Rewizyjną ale ponieważ Państwo na Komisji Rewizyjnej to odrzucają, na pewno złożę doniesienie do Prokuratury o działanie niegospodarne z pytaniem, kto jest właścicielem działki przez którą koniecznie ma być przebieg zaprojektowanej trasy przy adresie Pomorska 532 i dlaczego proponuje się tak nieracjonalne i niegospodarne rozstrzygnięcia, angażując pieniądze publiczne w projekt, który moim zdaniem i tak powinien być zmieniony. Ponieważ jest nieracjonalny i niegospodarny. Państwo tego nie chcieli słyszeć. Będę pilnował, aby to było w protokole i z tym pójdę dalej. Ten obrazek, który nawet Państwo nie chcieli zobaczyć to jest obrazek z dokumentacji ze Studium, gdzie w każdym wariantcie widać, że są to materiały wskazujące na to, że przebieg przez działkę Pomorska 532 jest kompletnie nieracjonalny. Wszystkie te działki można by brać pod uwagę, jeżeli byłby zjazd wiaduktowy z wielkiej trasy konstrukcji inżynierskiej, która biegłaby nad ul. Pomorską. W przeciwnym razie działania byłyby kompletnie nieracjonalne. Zarząd Inwestycji Miejskich w swojej dokumentacji oszukuje Komisję dając kompletnie niewiarygodne dane, te dane daje z tego wariantu, z tego maksymalnego, gdzie te budowle miały być z wiaduktami. Poprowadzenie tej trasy śladem, gdzie są nieruchomości dałoby szansę na to, aby wyburzyć tylko dwie nieruchomości, pozostawić pozostałe pięć czy sześć budynków. Niestety stwierdzam, że p. Dyrektor Mikołajec świadomie nas dezinformuje, ani nie było konsultacji społecznych w tym zakresie, nie było papierowej dokumentacji, potwierdzenia tego, ani nie podano wiarygodnych danych, jak liczone te nieruchomości, forsując najbardziej kosztowny wariant.

W ramach spraw różnych **Przewodniczący Komisji** przedstawił sprawy, które wpłynęły do Komisji i poinformował, że poniższe dokumenty są do wglądu u sekretarza Komisji:

1. Pismo Stowarzyszenia mieszkańców osiedla Nowosolna dotyczące wyjaśnienia okoliczności zmiany rozstrzygnięcia Komisji w przedmiocie lokalizacji centrum logistycznego w Nowosolnej. Po przyjęciu protokołu prześlemy kserokopię.

2. Pismo p. skierowane do Radnego p. Włodzimierza Tomaszewskiego.

3. Obwieszczenie Prezydenta Miasta Łodzi o wyłożeniu do publicznego wglądu oraz o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru miasta Łodzi położonych w rejonie:
- alei Tadeusza Kościuszki i ulic: 6 Sierpnia, Generała Lucjana Żeligowskiego, św. Jerzego, Cmentarnej, Legionów Zachodniej i Wólczańskiej
 - alei Tadeusza Kościuszki i ulic Andrzeja Struga, Stefana Żeromskiego, Marii Skłodowskiej-Curie, Łąkowej, Generała Lucjana Żeligowskiego i 6 Sierpnia
 - alei Adama Mickiewicza i Tadeusza Kościuszki i ulic: Łąkowej, Marii Skłodowskiej-Curie, Stefana Żeromskiego, Andrzeja Struga, Gdańskiej, Mikołaja Kopernika i Wólczańskiej
4. Sprawozdanie za IV kwartał z zaawansowania prac planistycznych i realizacji harmonogramu sporządzania planów miejscowych zagospodarowania przestrzennego dla miasta Łodzi na lata 2016-2020
5. Pismo dotyczące uchwalonego planu zagospodarowania przestrzennego nr 117.

Kolejne posiedzenie Komisji zaplanowano na dzień 19 stycznia 2018 r.

Na tym zakończono posiedzenie .

**Przewodniczący
Komisji Planu Przestrzennego,
Budownictwa, Urbanistyki i Architektury**

Maciej Rakowski

Protokół sporządziła

Joanna Kaźmierczyk