

Protokół nr 54/III/2018

posiedzenia Komisji Ochrony i Kształtowania Środowiska
Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 1 marca 2018 r.

I. Obecność na posiedzeniu:

stan Komisji - 9 radnych

obecnych - 8 radnych

nieobecnych - 1 radnych

oraz zaproszeni goście.

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

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

II. Posiedzeniu Komisji przewodniczyła:

Przewodnicząca Komisji: radna p. Marta Grzeszczyk.

III. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Informacja na temat problemu hałasu w okolicy przejazdu kolejowego przy ul. Obywatelskiej.
2. Informacja na temat ochrony rzeki Jasień.
3. Sprawy różne i wniesione.

IV. Przebieg posiedzenia i przyjęte ustalenia.

Przewodnicząca Komisji p. Marta Grzeszczyk powitała radnych, zaproszonych gości i po stwierdzeniu quorum (na podstawie podpisów radnych złożonych na liście obecności) otworzyła posiedzenie Komisji.

Przewodnicząca przedstawiła proponowany porządek posiedzenia.

Uwag nie zgłoszono.

Komisja w głosowaniu przy 5 głosach „za”, braku głosów „przeciw” i braku głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

Ad pkt 1 – Informacja na temat problemu hałasu w okolicy przejazdu kolejowego przy ul. Obywatelskiej.

Przewodnicząca Komisji p. Marta Grzeszczyk powiedziała, że temat problemu hałasu w okolicy przejazdu kolejowego przy ul. Obywatelskiej jest radnym znany, ponieważ mieszkańcy zgłaszali się na dyżury i naświetlali tą sprawę. W maju 2016 roku wraz z radnym p. Marcinem Chruścikiem wystosowano interpelację w sprawie hałasu wzdłuż ul. Obywatelskiej. Otrzymano odpowiedź od Urzędu Miasta Łodzi z opinią Zarządu Dróg i Transportu, iż miasto nie dostrzega problemu hałasu oraz normy nie są przekraczane. ZDiT poinformował, że miasto posiada opracowaną koncepcję oraz decyzję środowiskową dla budowy ul. Maratońskiej na odcinku od ul. Waltera-Janke do węzła Łódź-Retkinia na drodze ekspresowej S14. Przebieg planowanej drogi przewiduje jej odsunięcie, na tym fragmencie, od zabudowy mieszkalnej, zapewniając tym samym dotrzymanie standardów akustycznych na tym terenie. W razie przekroczenia norm, zarządca drogi będzie zobowiązany do wprowadzenia działań naprawczych. Termin realizacji tego przedsięwzięcia nie został określony. Taką odpowiedź otrzymano w maju 2016 roku.

P.o. Z-cy Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa p. Piotr Bugajak poinformował, że mieszkańcy okolicy przejazdu kolejowego przy ul. Obywatelskiej złożyli zgłoszenie dotyczące przeglądu hałasu pociągów towarowych w rejonie przejazdu kolejowego. Następnie przedstawiciel WOŚiR pojechał razem z mieszkańcami w teren, żeby ocenić sytuację. Głównym powodem przekroczeń hałasu jest bardzo zły stan torowiska. Miasto, w ramach swoich działań, dwukrotnie opracowało mapę akustyczną uwzględniając problem hałasu w rejonie przejazdu kolejowego. Dwa razy opracowano także „Program ochrony środowiska przed hałasem” dla linii kolejowych. Z danych wynika, że przekroczenia hałasu występują jedynie w pierwszej linii zabudowy na kierunku południowym, na kierunku północnym przekroczeń hałasu nie stwierdzono. W chwili obecnej miasto opracowuje kolejną mapę akustyczną Łodzi. Ukończenie prac związanych z opracowaniem mapy przewiduje się do kwietnia br. Następnie opracowany zostanie kolejny program z uwzględnieniem wspomnianego odcinka linii kolejowej. Ostatnie dane posiadamy z 2012 roku. Zmieniły się również przepisy dotyczące ochrony terenów przylegających bezpośrednio do pasa linii kolejowej. Jeżeli na działkach, przylegających do linii kolejowej, znajdują się budynki, to ich ochrona akustyczna zmienia się na tzw. ochronę akustyczną w budynkach. Pojawia się wówczas teren akustyki budowlanej i wszelkie przekroczenia hałasu będą traktowane, jako przekroczenia środowiskowe. Obecnie żaden z adresów mieszkańców, zgłaszających skargę, nie posiada przekroczenia wskaźnika LDWN, czyli średniorocznego. Na 9-ciu działkach od strony południowej występuje przekroczenie od 0-5 dB. Pięć z tych działek zostanie przekwalifikowanych, jako ochrona w budynkach przed hałasem. Pozostałe 4 działki będą wymagały rozwiązań akustycznych. W obecnie obowiązującym „Programie ochrony środowiska przed hałasem” nie wpisano obowiązków dla zarządzającego linią kolejową, czyli dla PKP S. A. Jest to podmiot, który nie podlega pod Prezydenta Miasta Łodzi.

Na spotkaniu, które odbyło się w siedzibie Marszałka Województwa Łódzkiego, PKP S. A. poinformowało, że jednym z zadań kluczowym będzie przebudowa linii kolejowej S14 na odcinku od Łodzi-Kaliskiej do Sieradza. Nastąpi wymiana torowiska na bezстыkowe i wówczas redukcja hałasu może nastąpić nawet do 10 dB. W takim przypadku problem przekroczeń hałasu dla tego przejazdu kolejowego, byłby rozwiązany. W chwili obecnej hałas występuje przede wszystkim przez łączenia szczelin w torowisku. Występowaliśmy do PKP S. A. z prośbą o naprawienie torowiska w miejscu przejazdu. Otrzymałiśmy odpowiedź, że planowana jest przebudowa całego odcinka i w najbliższym czasie nie planuje się doraźnie naprawiać torowiska.

Łódzki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska p. Piotr Maks powiedział, że należy odnieść się do zagadnień w kwestii oddziaływania hałasu. Za hałas kolejowy odpowiada zarządca drogi linii kolejowej. Zarządca drogi powinien zminimalizować oddziaływanie hałasu do obowiązujących standardów emisyjnych jakości środowiska. Standardy dzielimy na długofalowe i krótkofalowe. Standardy oddziaływania dróg linii kolejowych są uśrednione w układzie 16 godzin pory dziennej i 8 godzin pory nocnej oraz wynoszą 65 dB dla pory dziennej i 56 dB dla pory nocnej. Na terenach zamkniętych organem ochrony środowiska jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, który w przypadku niedotrzymywania standardów zobowiązany jest do wykonania na przykład przeglądu ekologicznego. Tak wygląda stan teoretyczny i hipotetyczny. Planuje się zastosować szyny bezстыkowe. Żadne skargi do Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska nie wpłynęły, dlatego nie wykonywano pomiarów hałasu kolejowego. Jest wiele metod referencyjnych pomiaru. Metodyka zawsze musi odpowiadać konkretnej sytuacji akustycznej.

Przewodnicząca Komisji p. Marta Grzeszczyk zapytała, czy w ramach budowy dojazdu do S14 zakłada się obudowę tej drogi ekranami akustycznymi.

Przedstawicielka Zarządu Inwestycji Miejskich p. Marta Turtoń oznajmiła, że istnieje koncepcja, według której raczej nie planuje się zakładać ekrany akustyczne. Decyzja środowiskowa przewiduje wykonanie analizy porealizacyjnej. Po wykonaniu takiej analizy można stwierdzić, czy występują przekroczenia hałasu. Obecnie planuje się przebudować jedynie fragment ul. Obywatelskiej, od ul. Waltera-Janke do Nowych Sadów. Dokumentacja zostanie dopiero stworzona.

Łódzki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska p. Piotr Maks dodał, że na etapie oceny oddziaływania na środowisko ustala się, czy normy w środowisku będą dotrzymane. Jeżeli normy bez ekranów akustycznych są dotrzymane, to wszystko jest w porządku. Jeżeli złamie się standardy akustyczne, to w samym projekcie przewiduje się różne elementy zabezpieczające, m.in. ekrany akustyczne.

Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak doprecyzował, że w celu ochrony przed hałasem bloków mieszkalnych, cały pas drogowy ul. Maratońskiej miałby zostać przesunięty bliżej osi kolejowej tak, aby oddalić się od okien bloków. Jeden z bloków przy skrzyżowaniu ul. Maratońskiej i ul. Obywatelskiej znajduje się tak blisko tego skrzyżowania, iż obecnie niemożliwe jest zastosowanie ekranów akustycznych.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj poinformował, że wszczęto procedurę modernizacji linii numer 14, począwszy od stacji Łódź-Kaliska do Zduńskiej Woli. Inwestycja zostanie przeprowadzona w różnych etapach i będzie trwała 2 lata. Zgadzamy się z zarzutami, że stan torowiska jest zły. W trakcie modernizacji przejazdu kolejowego na Retkini planuje się użyć szyn bezстыkowych. Takie standardy funkcjonują od dawna. Zaplanowana jest także modyfikacja układu torowego. Z ośmiu rozjazdów zostanie sześć. Nastąpi 25% zmniejszenie jednostek technicznych. Wówczas hałas automatycznie zredukuje się. Wszyscy przewoźnicy modyfikują teraz także tabor. Takie działanie także zminimalizuje hałas. Ekranów akustycznych nie planuje się postawić na omawianej lokalizacji. Osobne przepisy obligują PKP do zachowania trójkąta widoczności przejazdu kolejowego, mimo iż jest on obsługiwany przez dróżnika. Widoczność musi wynosić 650 m w obydwu kierunkach torów. Takie przepisy uniemożliwiają zaprojektowanie ekranów akustycznych.

Przewodnicząca Komisji p. Marta Grzeszczyk zadała pytanie, czy istnieje prawna możliwość postawienia ekranów.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że nie ma takiej możliwości. Sąsiedztwo przejazdu kolejowego wyklucza rozwiązanie problemu w postaci postawienia ekranów akustycznych.

Przedstawiciel mieszkańców p. ... powiedział, że posiada bardzo emocjonalny stosunek do omawianego problemu. Mieszkaniec oznajmił, że nieruchomość, na której mieszka, nabył od Urzędu Miasta Łodzi, jako działkę przeznaczoną pod budownictwo mieszkaniowe. Działo się to 20 lat temu, wówczas ruch kolejowy był do zniesienia. Wszyscy mówią o tym, co będzie, nikt nie mówi nic o tym, co jest obecnie. W artykule prasowym z 2014 roku rzecznik prasowy PKP powiedział, że prędkość pociągów w tym rejonie powinna wynosić maksymalnie 60 km/h. Obecnie pociągi jeżdżą 80-90 km/h. Dlaczego pociągi nie mają wystandaryzowanych sygnałów dźwiękowych? Prosimy o pomoc. Dlaczego pociągi jeżdżą z tak dużą prędkością? Nie można ograniczyć prędkości na odcinku 500 m do 40 km/h? Metr przed przejazdem kolejowym jest między szynami dziura 5-cio centymetrowa. Czy Państwo wyobrażają sobie, co dzieje się w pobliżu naszych domów? Nie znajdujemy się w Japonii, gdzie pociąg musi przejechać dany odcinek drogi w 5 sekund. Czy obowiązują nas instrukcje wewnętrzne, czy Konstytucja, która mówi, iż Państwo jest zobowiązane, żeby zapewnić godne życie i funkcjonowanie człowiekowi? Musimy mieszkać w strasznych warunkach. Dlaczego nie można obniżyć prędkości przejeżdżających pociągów? Od 20-stu lat nie zdarzyło się nic złego na tym przejeździe. Mnóstwo maszynistów trąbi bardzo długo i bardzo głośno. Nie da się żyć w takich warunkach. Jesteśmy wykończeni. Oczekujemy podjęcia takich działań, które pozwolą nam żyć. Każdy obywatel ma jednakowe prawo. Od roku bardzo wzrosła ilość przejeżdżającego taboru. Dlaczego? Rok temu nie było tak dużego natężenia.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Małgorzata Moskwa-Wodnicka zapytała, dlaczego zwiększyła się intensywność przejazdów. Dlaczego tak się stało?

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że z powodu remontu. Zamknięta jest przejezdność linii E30 z Warszawy do granicy zachodniej, na odcinku od Konina do Koła. Z tego względu pociągi pasażerskie puszczane są północną stroną, a pociągi towarowe trasowane są z linii nr 3, czyli od Konina, przez linię 131 i przyjeżdżają wszystkie do Łodzi. Pociągi w Łodzi kończą swoją trasę lub rozjeżdżają się w różnych kierunkach. Przyczyną tych wszystkich rozwiązań jest wspomniany remont. Linia od Konina do Koła jest w chwili obecnej całkowicie nieprzejezdna.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Małgorzata Moskwa-Wodnicka zadała pytanie, do kiedy ten remont będzie trwał.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że remont powinien się lada chwila zakończyć. Będzie trwał do kwietnia.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Małgorzata Moskwa-Wodnicka zapytała, czy istnieją jakieś środki, dzięki którym będzie można zminimalizować powstałe uciążliwości. Planowane są jakieś działania naprawcze? Czy można skrócić sygnały dźwiękowe lub zmniejszyć prędkość pociągów? Można wprowadzić jakieś rozwiązania?

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że nie posiada takiej możliwości, jako zarządca infrastrukturą. Podawanie sygnałów dźwiękowych spowodowane jest obecnością przejazdu kolejowego. Długość podawania sygnałów dźwiękowych zależy też od maszynistów. Zarządca infrastruktury nie ma wpływu na przewoźników.

Przedstawiciel mieszkańców p. ... zapytał, kto ma wpływ na przewoźników. Dlaczego nie została usunięta 5-cio centymetrowa dziura między szynami?

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj powiedział, że nie wydaje mu się, aby ta dziura miała aż 5 cm...

Przedstawiciel mieszkańców p. ... odpowiedział, że posiada zdjęcie tej dziury. Dyrektor Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa zrobił fotografię dziury.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Małgorzata Moskwa-Wodnicka zapytała, czy można zmniejszyć prędkość przejeżdżających pociągów.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że prędkości założone na omawianej linii dla elektrycznych zespołów trakcyjnych wynoszą 80 km/h. Tabor nie powinien sprawiać kłopotów akustycznych. Pociągi towarowe na pewno nie rozwijają takich prędkości, ze względu na swoją masę i warunki techniczne.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Małgorzata Moskwa-Wodnicka powiedziała, że z powodu remontu uciążliwości przeszły na mieszkańców Retkini. Do kogo mogą zwrócić się mieszkańcy z prośbą o pomoc?

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że można zwrócić się do przewoźników towarowych. Licencjonowanych przewoźników w Polsce jest wielu. Przewoźnicy towarowi są osobną instytucją. Przedstawiciel PKP dodał, że z przewoźnikami towarowymi zawierane są umowy na przydzielanie trasy. Zasady prędkości pociągów osobowych i towarowych wydawane są w rozkładach jazdy.

Radny p. Marcin Chruścik zapytał, czy przerwa w szynach, o której mówią mieszkańcy, jest bezpieczna dla pociągów.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że przerwa jest bezpieczna. Latem, gdy temperatura urośnie, przerwa na pewno powiększy się.

Radny p. Marcin Chruścik zadał pytanie, czy nie żadnej możliwości ustawienia ekranów akustycznych.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że przestrzeń widoczności dla pociągów musi wynosić 600 m. Wykonywano badania w celu ustalenia możliwości ustawienia takich ekranów. Widoczność czoła pociągu musi wynosić 600 m.

Przewodnicząca Komisji p. Marta Grzeszczyk zadała pytanie, czy Komisja mogłaby otrzymać informację na temat tego, jacy przewoźnicy korzystają w chwili obecnej z omawianego odcinka torów. Wówczas można byłoby zwrócić się do przewoźników.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że przygotuje taką informację.

Radny p. Mateusz Walasek wtrącił, że temat sygnałów dźwiękowych pociągów poruszany jest także na Radogoszczu. Istnieje rozporządzenie, które reguluje sprawy dotyczące sygnałów dźwiękowych oraz nakłada na maszynistę obowiązek użycia sygnału w chwili zbliżania się do przejazdu. Podobno prowadzono są prace nad tym, aby zmienić nakaz używania sygnałów dźwiękowych w terenie zabudowanym. Określone przepisy nakazują użycie sygnałów.

Mieszkaniec zapytał, czy jest zdefiniowana długość takiego sygnału?

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że instrukcja mówi, że ma być to sygnał długotrwały, nieprzerwany.

Mieszkaniec p. ... powiedział, że maszyniści często używają sygnałów dźwiękowych dla rozrywki. Znajdują się w okolicy także trzy dzikie przejścia i przejeżdżający obok nich maszyniści po prostu muszą zatrąbić.

Radny p. Mateusz Walasek dodał, że podobnie miasto rozmawiało na temat budowy wiaduktu w rejonie ul. Popiełuszki. Wówczas może zaistniałyby plany, żeby zlikwidować przejazd kolejowy przy ul. Maratońskiej.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj powiedział, że nie słyszał o takich planach.

Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu p. Michał Chylak poinformował, że istnieje taki program, prowadzony przez TLK Oddział Inwestycji, polegający na zamianie przejazdów jednopoziomowych na bezkolizyjne. Miastu zaproponowano dyskusję na temat tego programu. Wykonano kilka kalkulacji dla różnych przejazdów. W przypadku ul. Popiełuszki takie kalkulacje także były robione. TLK dofinansowuje wyłącznie sam obiekt inżynierski, czyli wiadukt. Dobudowa drogi miałaby być po stronie miast. Dokonano kolejnej kalkulacji i miasto stwierdziło, że nie stać je na taką inwestycję. Łódź zgłosiła do tego programu przebudowę przejazdu przy ul. Malowniczej i przedłużenie ul. Pańskiej, zamiast ul. Transmisyjnej. Te dwie inwestycje zostały zgłoszone. Obecnie czeka się na ocenę złożonego wniosku. Rozważano także likwidację przejazdu przy ul. Plocka. Budowa wiaduktu przy ul. Popiełuszki nie rozwiązałaby poruszonego problemu.

Przewodnicząca Komisji p. Marta Grzeszczyk dodała, że przygotowywane jest mapa akustyczna dla omawianego obszaru. Jeżeli okaże się, że wyniki analiz są niekorzystne, to czy planuje się w inny sposób zadbać o komfort tego terenu, na przykład odpowiednimi uchwałami bądź nasadzeniami.

P.o. Z-cy Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa p. Piotr Bugajak poinformował, że mapy akustyczne opracowuje się w oparciu o metodę obliczeniową, a nie pomiarową. W przypadku modelowania hałasu kolejowego, wyznacza się metodę pomocową. Dla każdego składu wyznacza się pewną moc akustyczną. Przelicza się ilość wagonów, długość przejazdów, itd. Wartość mocy akustycznej nakłada się na przebieg linii uwzględniając informację, ile pociągów na danej jednostce czasu przejeżdża. Pomiar służy temu, aby skalibrować model w skali całego Miasta. Wykonawca mapy akustycznej posiada akredytację w zakresie pomiaru hałasu. Można poprosić wykonawcę, o dokonanie pomiarów w danym miejscu. Z uzyskanymi pomiarami nie można później nic zrobić. Jeżeli bardzo duża ilość przejazdów będzie uwzględniona na mapie akustycznej, to zakresy przekroczenia hałasu na pewno się powiększą. W programie ochrony przed hałasem będziemy wskazywać rozwiązania dla tego obszaru. Najważniejsza jest wymiana torowiska. W Niemczech są stosowane inne rozwiązania. Chodzi o bardzo niskie ekrany akustyczne, o wysokości do 0,7 m. Skuteczność tych ekranów nie jest tak dobra, jak ekranów wysokich, ale ważne jest, że niskie ekrany nie utrudniają widoczności. Takie rozwiązania pojawią się w realizowanym w tym roku programie.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Małgorzata Moskwa-Wodnicka zapytała, czy mieszkańcy kierowali jakieś pismo do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

Przedstawiciel mieszkańców p. ... odpowiedział, że nie. Kierowano pismo w omawianej sprawie do TLK, do Prezydent Miasta, do posłanki Joanny Kopcińskiej.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Małgorzata Moskwa-Wodnicka dodała, że warto byłoby skierować pismo także do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

Przedstawiciel mieszkańców p. ... powiedział, że przerwa w szynach stała się koszmarem dla tysięcy ludzi. Przedstawiciel mieszkańców oznajmił, że łodzianie wnoszą o jak najszybsze usunięcie przerwy w szynach, umiejscowionej 1 m przed przejazdem. Linia kolejowa przebiega przez osiedle. Czy na osiedlu wszystkich użytkowników dróg obowiązuje cisza nocna? Maszyniści trąbią wśród domów, w których śpią małe dzieci. Ludzie, decydujący się na korzystanie z dzikich przejść, biorą na siebie odpowiedzialność za swoje postępowanie. Interes osób nieodpowiedzialnych nie może być większy od interesu tysięcy mieszkańców. Jakie są priorytety? Czy ludzie są dla kolej, czy kolej jest dla ludzi? Maszyniści powinni stosować się do znaków ograniczenia prędkości i długości stosowania sygnałów dźwiękowych.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj powiedział, że nie jest przewoźnikiem.

Przedstawiciel mieszkańców p. ... odpowiedział, że PKP S. A. jest właścicielem drogi kolejowej.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj powiedział, że PKP S. A. tą drogą zarządza. Jest dużo aktów wandalizmu, młodzież układa kamienie na torach. Młodzież kładzie się na torach i urządza sobie zabawy. W przypadku wypadku bada się, czy maszynista użył ostrzegawczego sygnału dźwiękowego.

Mieszkaniec p. ... dodał, że niektórzy maszyniści trąbią tylko chwilę, a inni wyją przez ponad 25 sekund. Kto ustala przepisy dotyczące długości sygnałów dźwiękowych?

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj powtórzył, że nie jest przewoźnikiem.

Przedstawiciel mieszkańców p. ... powiedział, że gdy dwa pociągi mijają się, to wówczas jest istne piekło na ziemi. Dlaczego nie można inaczej regulować ruchu pociągów? Przedstawiciel dodał, że mieszkańcy wnoszą o bezwzględne ograniczenie prędkości pociągów z dworca Łódź-Kaliska. Gdy spadnie śnieg, który ma 20 cm wysokości, hałas powodowany przez przejeżdżające pociągi jest dużo mniejszy. Mieszkańcy wnoszą także o zamontowanie niskich ekranów akustycznych. Takie rozwiązanie bardzo

zminimalizuje problem. Mieszkańcy mają prawo do godnego życia. Prosimy radnych o pomoc.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Małgorzata Moskwa-Wodnicka zapytała, czy w przypadku zakończenia remontu, przez Retkinię będą jeździły znów tylko dwa pociągi towarowe.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że pociągów towarowych na pewno będzie mniej.

Radny p. Marcin Chruścik zadał pytanie, czy można ustawić znaki ograniczenia prędkości ze względu na zły stan drogi.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że takie znaki i wskaźniki są ustawione. Obowiązuje 40 km/h dla pociągów towarowych i 80 km/h dla pociągów osobowych.

Radny p. Marcin Chruścik spytał, czy maszynista może przekroczyć prędkość.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że maszynista absolutnie nie może przekroczyć prędkości.

Radny p. Marcin Chruścik zadał pytanie, czy można natężenie ruchu na Retkini przetrzucić na inne siatki.

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że nie.

Przedstawiciel mieszkańców p. ... powiedział, że pociągi aglomeracyjne jeżdżące do Sieradza pędzą z prędkością 90 km/h. Czy jest możliwe, żeby pociągi od Łodzi-Kaliskiej do Lublinka przejechały z prędkością 50 km/h?

Przedstawiciel PKP S. A. p. Jakub Raj odpowiedział, że pociągi muszą jeździć z prędkością dozwoloną.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Małgorzata Moskwa-Wodnicka zaproponowała następujące stanowisko Komisji:

Komisja Ochrony i Kształtowania Środowiska Rady Miejskiej w Łodzi zwraca się z uprzejmą prośbą o podjęcie rozmów oraz działań naprawczych w celu minimalizacji uciążliwości dla mieszkańców, takich jak hałas i prędkość przejeżdżających pociągów

w rejonie ulic: *Maratońska, Obywatelska, Olimpijska*, w ramach obowiązujących przepisów prawa.

Stanowisko stanowi załącznik nr 4 do niniejszego protokołu.

Wiceprzewodnicząca Komisji p. Małgorzata Moskwa-Wodnicka uznała, że takie stanowisko przekazane zostałyby Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz PKP Polskim Liniom Kolejowym S. A.

Wobec braku zgłoszeń głosów do dyskusji **przewodnicząca Komisji p. Marta Grzeszczyk** poddała pod głosowanie wyżej wymienione stanowisko, które to Komisja 5 głosami „za”, 0 – „przeciw” i 0 głosów – „wstrzymujących się” przegłosowała pozytywnie.

Ad pkt 2 – Informacja na temat ochrony rzeki Jasień.

Przedstawicielka Wydziału Gospodarki Komunalnej p. Anita Waack-Zajac poinformowała, że zanieczyszczenia rzeki Jasień są sprawą skomplikowaną. Przekazywane były informacje o zanieczyszczeniu rzeki Jasień. Rzeka Jasień posiada konstrukcję krytego kanału. W ciągu ostatnich trzech lat badane były zanieczyszczenia Jasienia w trzech punktach. Wykonywano badania miesięczne. Badania dotyczyły zasolenia, poziomu żelaza i pH. Parę razy zdarzyły się także inne zanieczyszczenia rzeki Jasień. Były to zrzuty zanieczyszczeń w postaci ropopochodnych, które objawiały się występowaniem na powierzchni wody. ZWiK podjął czynności oczyszczenia kanału, który odprowadza wodę do rzeki. Na samej rzece czynności oczyszczania podjęli strażacy. Użyto w tym celu różnych materiałów. Zebrany materiał został zutylizowany. Wydano poleceni zidentyfikowania, kto jest trucicielem rzeki Jasień. Omawiany obszar jest terenem dawnej Wifamy. Na terenie tego zakładu jest stary kanał, który nie został odcięty od Jasienia. Jednostką, która zrzuca swoje wody opadowe do starego kanału, jest budynek Sądu. Na pewno nie są to zanieczyszczenia z terenu Sądu. Podejrzenia zrzucania zanieczyszczeń padają na Wifamę. Skierowane zostało pismo, do właścicieli nieruchomości na terenie Wifamy, z informacją, że jeżeli sytuacja zanieczyszczenia rzeki się powtórzy, to zostaną wyciągnięte odpowiednie konsekwencje. W ostateczności sprawa zostanie skierowana do Prokuratury. ZWiK próbował odszukać studnię na odcinku starego kanału, ale to się niestety nie udało. Wystąpiono do siedmiu właścicieli nieruchomości z prośbą, o zaprzestanie tych zrzutów zanieczyszczeń. Od jednej firmy otrzymano odpowiedź. Planowane jest teraz zamknięcie starego dopływu rzeki.

Łódzki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska p. Piotr Maks powiedział, że inwentaryzacja kanalizacji na omawianym terenie jest wielką zagadką. Nikt do końca nie zna przebiegów sieci kanalizacji. Jeżeli padną podejrzenia, że zanieczyszczenia są celowym działaniem, to skontrolujemy dogłębnie tą rzekę i ustalimy jej stan gospodarki wodno-ściekowej.

Radny p. Radosław Marzec zapytał, od jakiego czasu ta sytuacja ma miejsce.

Przedstawicielka Wydziału Gospodarki Komunalnej p. Anita Waack-Zajac odpowiedziała, że taka sytuacja ma miejsce na przykład raz w roku. Są to incydentalne przypadki.

Radny p. Radosław Marzec zadał pytanie, czy można wymusić na właścicielu wykonanie pełnej inwentaryzacji sieci.

Przedstawicielka Wydziału Gospodarki Komunalnej p. Anita Waack-Zajac odpowiedziała, że teren jest prywatny i jest to instalacja wewnętrzna. Najlepszym rozwiązaniem z tej sytuacji jest zamknięcie kanału i oczekiwanie, kto pierwszy zgłosi się z informacją, iż zostaje zalewany.

Łódzki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska p. Piotr Maks powiedział, że powinno się wykonać kontrole tych podmiotów, które są podejrzane o zanieczyszczanie rzeki Jasień.

Przewodnicząca Komisji p. Marta Grzeszczyk stwierdziła, że Komisja wróci za jakiś czas jeszcze raz do poruszonego problemu.

Przewodnicząca Komisji p. Marta Grzeszczyk podziękowała za udział w obradach i zamknęła posiedzenie Komisji.

Protokół sporządziła:

Dorota Adamska