

Protokół nr 6/III/17
wspólnego posiedzenia
Doraźnej Komisji ds. Transportu i Komisji Planu Przestrzennego,
Budownictwa, Urbanistyka i Architektury Rady Miejskiej w Łodzi,
które odbyło się 3 marca 2017 r.
w Urzędzie Miasta Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 104

I. Obecność na posiedzeniu

1. Członkowie Komisji

- stan..... 8
- obecnych..... 7
- nieobecnych..... 1

2. Zaproszeni goście – według listy

Listy obecności stanowią załączniki nr 1 i 2 do nin. protokołu.

II. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Informacja Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej i Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich na temat prac planistycznych dotyczących rozwiązań komunikacyjnych na obszarze osiedla Nowosolna.
2. Sprawy różne i wniesione

III. Przebieg posiedzenia

Posiedzenie otworzył Przewodniczący Komisji Planu Przestrzennego, Budownictwa, Urbanistyki i Architektury, jednocześnie Wiceprzewodniczący Komisji Doraźnej Komisji ds. Transportu p. **Maciej Rakowski**. Radni jednomyślnie przyjęli zaproponowany porządek posiedzenia wspólnego.

Punkt 1.: Informacja Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej i Dyrektora Zarządu Inwestycji Miejskich na temat prac planistycznych dotyczących rozwiązań komunikacyjnych na obszarze osiedla Nowosolna.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Poprosił o informacje przedstawiciela Zarządu Inwestycji Miejskich.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Pytanie, czy zostały wykonane, bądź, czy będą wykonane nakładki asfaltowe. Jeżeli chodzi o ul. Pomorską, to w ubiegłym roku Zarząd Inwestycji Miejskich podjął decyzję, że będzie wykonywany remont ul. Pomorskiej. Chcieliśmy zlecić takie prace projektowe na odcinku całej ulicy, od skrzyżowania w Nowosolnej do skrzyżowania z ul. Edwarda, cały odcinek miał być objęty przebudową, nie remontem. Chcieliśmy ograniczyć się do tego terenu, którym dysponujemy, żeby nie wchodziły w grę jakiegolwiek

wywłaszczenia, czyli remont istniejącego stanu z dobudowaniem chodników i odwodnienia. Niestety takie rozmowy były podjęte z firmami wykonującymi projekty w ubiegłym roku około października. Odstąpiliśmy od tego, z tej przyczyny, że Wydział Gospodarki Komunalnej poinformował, że opracowuje w tym momencie plan odwodnienia tego terenu, właśnie przy Nowosolnej. Takimi planami jest objętych więcej części miasta. W związku z tym, że ten plan będzie obejmował takie docelowe rozwiązanie, jak odwodnić teren, czy do odbiorników typu rzeki, czy zbiorników retencyjnych. Zaniechaliśmy tych prac projektowych, ponieważ projektując kolidowalibyśmy z tymi pracami Wydziału Gospodarki Komunalnej, ponieważ oni nie mogą nam jeszcze przedstawić rozwiązań, zatem my nie możemy prawidłowo zaprojektować odwodnienia tej drogi. Droga docelowo musi być z odwodnieniem wykonana. W związku z tym odstąpiliśmy od planów realizacji tego zlecenia, ponieważ decyzja już była, w związku, z czym czekamy na zakończenie prac przez Wydział Gospodarki Komunalnej, przedstawienie efektów ich pracy, przedstawienie ich przyszłemu wykonawcy projektu po to, żeby tę drogę właściwie zaprojektować. Wydział Gospodarki Komunalnej poinformował, że to będzie rok 2017. Liczę na to, że rzeczywiście w tym roku te prace, które oni też zlecili firmie zewnętrznej się zakończą i planujemy wykonać projekt budowy tej drogi. Dlatego, że wykonanie samej nakładki szacowaliśmy te koszty około 2 lat temu. Wykonanie samej nakładki, czyli wymiana właściwie 2 warstw asfaltowych, to byłby koszt ok. 5 mln zł, a okres trwałości szacowaliśmy na maksymalnie 2 lata. W związku z czym odstąpiliśmy od realizacji w naszej ocenie bardzo kosztownej inwestycji, która nie wytrzymałaby nawet okresu gwarancji ze względu na to, że ta droga po prostu nie ma podbudowy. Stąd były podejmowane próby, żeby zlecić projekt i żeby docelowo wykonać budowę, dlatego, że mamy informację od Pani Prezydent, że dla niej jest to inwestycja, którą należy przeprowadzić, więc ta próba została podjęta. Tak jak mówię, tutaj jesteśmy zależni od Wydziału Gospodarki Komunalnej i od planów, które oni przygotowują.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: A zamierzenia inwestycyjne poza ul. Pomorską?

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Mam pytanie związane z obwodnicą, ponieważ z tych planów, o których słyszeliśmy, to ul. Pomorska miała być remontowana, nawet dalej niż od rynku w Nowosolnej i ten kawałek obecnej Pomorskiej miał być remontowany w ramach przebudowy ul. Pomorskiej, jako elementu obwodnicy Nowosolnej. To był ten odcinek, etap I do ul. Edwarda. Czy te dwa remonty będą realizowane równolegle, czy też ten element przebudowy ul. Pomorskiej będzie elementem budowy obwodnicy.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Taki wariant był, natomiast budowa obwodnicy w śladzie Pomorskiej spowodowałaby cały szereg wykupów terenów prywatnych, wyburzeń, ogromne odszkodowania, dlatego, że nie moglibyśmy wykonać drogi GP, która ma w tej chwili powstać w tym pasie drogowym, którym dzisiaj dysponujemy. Ulica Pomorska z jednej i drugiej strony jest zabudowa mieszkalna w związku, z czym musielibyśmy, realizując to w śladzie Pomorskiej – wyburzyć większość z tych domów. Dlatego, że względów ekonomicznych poprowadziliśmy obwodnicę poza ul. Pomorską, dlatego, że w tym przebiegu, który w tej chwili jest na etapie projektu, będzie wystąpienie o decyzję środowiskową. My ograniczamy się z wyburzeniami do 3 budynków mieszkalnych. Poszliśmy w kierunku ekonomicznym. Z naszego punktu widzenia również korzystny społecznie, natomiast ul. Pomorską planujemy wyremontować i mamy takie deklaracje ze strony Pani Prezydent, że będzie to remont, który nie będzie ingerował w tereny prywatne i będzie robiony niezależnie od obwodnicy. Natomiast sama obwodnica – jeśli chodzi o prace projektowe – została maksymalnie odchudzona. Chodzi o to, żeby zejść maksymalnie

z kosztów budowy tej inwestycji, żeby móc zainwestować równolegle w drugą przebudowę Pomorskiej.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Chciałam zapytać o dwie rzeczy, czy umowa z wykonawcą Wydziału Gospodarki Komunalnej nie zawiera takiego etapu, żeby można było od pewnego momentu prowadzić równolegle prace projektowe nad tą drogą, czyli trochę to przyspieszyć. Wiadomo, że docelowe rozwiązania pojawiają się na jakimś etapie, wiadomo gdzie będzie można włączyć się w koryto rzeki, czy zbudować jakiś zbiornik, który będzie odbierał wody opadowe. W tym momencie mogłyby ruszyć prace. Czy jest taki etap, kiedy on będzie. Drugie pytanie, z czego wynika to, że ta obwodnica musi mieć klasę GP, bo ona wtedy będzie miała mniej zjazdów, ingerencja jest dużo większa w przestrzeń, wywłaszczenia również i czy nie można po prostu obniżając klasę tej drogi jednak przyspieszyć te prace z obwodnicą.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: My odchudziliśmy już maksymalnie ten przekrój, dlatego, że w tej chwili na całym przebiegu to już jest droga 1x2, czyli 1 pas 1 jezdni, 2 pasy ruchu. Rzeczywiście wstępnie to miało być 2x2, udało się to odchudzić w tym kierunku, natomiast to docelowo będzie droga krajowa, w związku z czym zgodnie z aktualnymi przepisami jeżeli nie remontujemy istniejącej drogi, a budujemy nową, bądź przebudowujemy musimy się trzymać tych zapisów, że drogi krajowe mają mieć właśnie klasę drogi GP.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Jeżeli jest to 1x2, to z czego wynika taka duża konieczność wywłaszczeń, jakaś droga serwisowa musi być, na czym to polega.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: W tym przypadku poszliśmy już w wariant minimalny, który rzeczywiście ma obsługę drogami serwisowymi, natomiast tych dróg jest stosunkowo już niewiele, więc te wywłaszczenia w wariantcie, który mamy, jako, że ten wariant był przygotowany przez firmę pod względem nie tylko technicznym, ale również ekonomicznym i czynnikiem społecznym wywłaszcza jak najmniej tych gruntów. Chodzi nam o to, że dziś ul. Pomorska jest ulicą pozbawioną chodników. Dla większości odcinka trzeba zaplanować tam odwodnienie. Nawet budując drogę, jeżeli to będzie droga G czy GP jest ograniczona ilość zjazdów, więc prowadząc to ul. Pomorską zwyczajnie musielibyśmy budować znowu drogi równoległe do obsługi posesji, bo nie mogłaby być obsługiwane posesje mieszkalne z tej drogi. Pomysł, żeby w śladzie drogi Pomorskiej wybudować klasę tej drogi... Obwodnica minimalnie ingeruje, przebiega w dużej części przez różne użytki, w większości rolne, więc działki rolne będą wywłaszczane natomiast w naszej ocenie dzieje się to absolutnie minimalnym kosztem, szczególnie przy „odchudzeniu” przekroju minimalnego. Drogi serwisowe są, tylko tam gdzie są one konieczne do obsługi tych działek, które nie mają możliwości obsługi z innych dróg. Równoległe prowadzone są również drogi rowerowe, w większości poprowadzone właśnie tymi drogami serwisowymi. Zrobiliśmy taki wariant absolutnie minimalny, a zaspakajający wszystkie potrzeby.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: To znaczy, że wzdłuż tej obwodnicy nie będzie żadnych chodników, bo jakaś zabudowa zapewne się pojawi.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Głównie właśnie na tych drogach serwisowych, tam, gdzie mamy serwisowki będą albo prowadzone ciągi pieszo-jezdne, albo ciągi pieszo-rowerowe, po to, żeby połączyć wszystkie rodzaje ruchu i samochodowe obsługujące właśnie tereny przyległe do drogi serwisowej i ciągi piesze i ciągi rowerowe.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Jak wygląda kwestia wypadkowości na ul. Pomorskiej z powodu braku chodników i czy możemy coś zrobić, żeby piesi się tam bezpieczniej czuli.

p.o. kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach p. Janusz Maciaszek: Nie dysponujemy na tą chwilę tymi statystykami.

Radny p. Mateusz Walasek: Czy ta zmiana przebiegu nie zmienia całkowitej koncepcji, to znaczy ta obwodnica będzie doprowadzona wiaduktem nad torami kolejowymi do ul. Puszkina...

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Dajmy Panu Dyrektorowi Warszzy przedstawić, jaka jest koncepcja, a potem pytajmy o jej szczegóły.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Chcielibyśmy przedstawić zamysł planistyczny dotyczący rozwiązania układu drogowego w planach, które są sporządzane. Od razu powiem, że spotykałem się z częścią obecnych, z Radą Osiedla już od lata 2016 r. W sierpniu 2016 r. uzyskaliśmy pozytywną opinię Miejskiej Komisji Architektoniczno-Urbanistycznej i od tego czasu nie jestem w stanie przejść przez uzgodnienia z Konserwatorem Zabytków, który się zmienił już parokrotnie. W tej chwili, już po raz trzeci jesteśmy na etapie uzgodnień i przepraszam, że nie mogę wyłożyć zrobionego materiału i go upublicznić w postaci wyłożenia. Jeżeli chodzi o układ drogowy, trzeba zaznaczyć, że jest to układ historyczny i układ, którego, jeżeli chodzi o swoje historyczne uwarunkowania opiera się na układzie gwiazdzistym zasilanym, w zasadzie z jednego miejsca, jakim jest stykający się w jednym miejscu, jakim jest obecne rondo w Nowosolnej. Układ jest mocno zrealizowany zwłaszcza w części południowej. Część północna to są, oprócz zabudowy mieszkaniowej, która bardzo dobrze się rozwija w okolicach doliny rzeki, to są też tereny ogrodów działkowych i dawnego wysypiska śmieci, które plan zamierza przeznaczyć na tereny zieleni. Generalnie, jeżeli by się zastanowić na czym opiera się cały zamysł koncepcyjny rozwiązania układu komunikacyjnego, to on się musi opierać na obwodnicy Nowosolnej, która omija centrum. Bez wprowadzenia obwodnicy wszelakiego rodzaju działania, zwłaszcza po otworzeniu węzła na autostradzie A-1, będą obarczone wadą doraźnego rozwiązywania problemu, który nie zniknie. Po uruchomieniu autostrady A-1, trzeba przyznać, że miasto nie jest przygotowane jak na etap, w którym była otwierana autostrada, ponieważ zjazdy z części północnej w zasadzie pozostały takie, jakie istniały bez układu autostradowego. Jest to nadal ul. Brzezińska. Dojeżdżamy do ronda i jedziemy ul. Brzezińską. Po otworzeniu autostrady tylko ten ruch związany przez Nowosolną się zwiększy. Jeżeli nie wybudujemy obwodnicy, a patrząc na rozłożenie ruchu można przypuszczać, że ten ruch o charakterze tranzytowym tak naprawdę przejeżdżający przez Nowosolną, to ponad 90% całości ruchu, nic się nie zmieni, jeżeli chodzi o rozwiązania tych problemów związanych czy z rondem, czy z wszelakiego rodzaju ulicami w układzie gwiazdzistym. Obecna obwodnica ma jeden punkt, wejście, jakim jest rondo od węzła autostradowego i w tym miejscu rozdziela się w dwóch kierunkach – idzie w kierunku południowym, który jest w obecnych pracach koncepcyjnych prowadzonych przez inne wydziały – preferowany, jako podstawowy i ona tutaj idzie w kierunku ul. Pomorskiej i Nowego Centrum Łodzi i ul. Puszkina. Druga, która w pewnych momentach nawet nie była brana pod uwagę, ale od niej odstąpiono. Należy zwrócić uwagę na jedną rzecz, północny węzeł autostradowy w Łodzi na autostradzie A-1. Normalnym jest, że skręcają na nim ludzie, którzy jadą w północne obszary Łodzi, w związku z tym kierunek, w którym sprowadzamy to na południe do ul. Pomorskiej może jest poprawny, jeżeli chodzi o zasilanie obszarów NCL, ale nie można zapomnieć, żeby była możliwość jazdy w kierunku północnym. Pierwsze założenie polegające na zbudowaniu obwodnicy. Bez zbudowania obwodnicy wszelakiego rodzaju ruchy polegające na przebudowie poszczególnych ulic uważam za rozwiązania doraźne. Również rozwiązania polegające na polepszeniu jakości skrzyżowania centralnego w

postaci ronda, które może poprawiłoby odrobinę estetykę i organizację ruchu, też można uważać, że jeżeli ten ruch nie zostanie zdjęty, czyli 90% samochodów nie będzie przejeżdżało, które nie są związane z ruchem Nowosolnej będzie przejeżdżało przez Nowosolną, to nic się nie zmieni. Będzie to rozwiązanie tylko tymczasowe, nie mówiąc już o tym, że jest on obciążony ogromnymi problemami związanymi z odwodnieniem tego układu. Nowosolan ma generalnie problem z nieodwodnionym układem urbanistycznym. Z tego powodu należałoby patrzeć z pewną niechęcią na presję urbanistyczną związaną z zabudową rzeki Miazgi, gdyż, jeżeli tylko będziemy doprowadzali do budowania infrastruktury odwodnieniowej, to gdzieś ona musi spływać. Naturalnym jest, że woda płynąc w dół będzie płynęła w kierunku rzeki Miazgi, więc zabudowanie tego będzie powodowało, że zaraz wejdziemy w konflikt z inwestycjami, które tam powstają, czy mogą powstać. Tutaj zwracałbym się w kierunku wszystkich mieszkańców Nowosolnej, że w zasadzie nie mogą Państwo liczyć przy zabudowaniu tej rezerwy na jakieś sensowne rozwiązania. Nie mówiąc o tym, że to, co tu zostanie ewentualnie wybudowane jest narażone na proces zalania. W obecnym obowiązującym Studium układ też opiera się o układ obwodnicowy. On ma tutaj dwa elementy, które uważamy, że powinny się zmienić. Pierwsze to powinien się zmienić, jeżeli chodzi o ilość terenów, które nie są terenami obecnie zabudowanymi. To jest normalny proces racjonalizacji rzeczywistych potrzeb budowlanych, który trwa nie tylko w Nowosolnej, ale i na całym obszarze miasta w związku z Studium. Studium jest obecnie na etapie uzgodnień, będziemy wysyłać, ma pozytywną opinię Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej, drugi jest element niepokojący polegający na rysowaniu w obowiązującym Studium nieistniejącego przemysłu wewnątrz obwodnicy. Jeżeli chodzi o układ drogowy, to opiera się on: po pierwsze – na obwodnicy, natomiast w momencie, kiedy cały ruch jest zabierany, obwodnica jest otwarta i tutaj wjeżdżają tylko mieszkańcy Nowosolnej, on się opiera na wykryształizowaniu części siatki drogowej poprzez połączenie istniejących ulic, które podlegać powinny modernizacji i wykonaniu niektórych odcinków ulic. Jak widzimy w dużej części mamy układ, który opiera się na układzie takim pierścieni, które są wykonane w jakiś częściach. Nie jest to coś, co miałoby zastąpić układ obwodnicowy. To jest układ, który jest tak naprawdę układem dróg lokalnych, nie jest nastawiony na żadne poszerzenia układu drogowego, na budowanie czegoś, co miałoby zastąpić obwodnicę. Obwodnica jest aksjomatem wszelakiego rodzaju działań. W związku z tym, układ tak naprawdę opiera się o to, żeby połączyć istniejące części i modernizowane układy drogowe w dwa pierścienie, które jednocześnie spowodują, że, żeby dojechać gdziekolwiek do Nowosolnej nie trzeba przejeżdżać, nawet w układzie ruchu lokalnego przez centrum. Natomiast samo centrum w tym wypadku, to potrzeba jest jego upośledzenia pod względem ruchu drogowego, nie zachęcać w przyszłości, jeżeli będzie obwodnica, żeby się przejeżdżało przez środek – jadąc w kierunku Łodzi. Liczymy na współpracę na etapie wyłożenia z lokalną społecznością. Środek jest zaproponowany w planie, który będziemy chcieli wyłożyć, jako przestrzeń, czy to placu z ograniczoną możliwością wjazdu. Wydaję się, że jest możliwość poszukania wielu rozwiązań. Nie należy patrzeć jednocześnie (wracając do tych 2 ringów) jako elementu, które zastępują obwodnicę.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Pozwolę sobie o jedną rzecz Państwa wszystkich zapytać gości reprezentujących Urząd Miasta Łodzi, kto z Państwa może opowiedzieć coś o terminach.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Jeżeli chodzi o prace projektowe, to zakończą się w lutym 2018 r. i w związku z tym, że liczyliśmy na dofinansowanie w związku z ewentualną organizacją EXPO, realny termin realizacji to był 2019-21 rok, czyli 2-3 lata realizacji. Mam nadzieję, że takie środki miasto rzeczywiście pozyska i ta obwodnica w tym terminie powstanie.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Jak się mają prowadzone przez Państwa prace planistyczne i następnie rozpoczynający się proces inwestycyjny do prac związanych z miejscowym planem, to niezależnie Państwo prowadzicie?

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Jeżeli chodzi o przebieg naszej obwodnicy, to oczywiście tutaj jest współpraca z Miejską Pracownią i my nasze plany przekazujemy, więc współpraca jest. Nasz przebieg, w związku z tym, że powstają plany w Miejskiej Pracowni, przebieg nasz w ulicy nie jest w żaden sposób wstrzymywany, w związku, z czym on jest już ustalony, jest podany i jest zaciągnięty przez Miejską Pracownię.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Obecnie procesowane są trzy plany miejscowe, tj. obszar centralny i 2 obszary w południowej części Nowosolnej. Jesteśmy w kontakcie z Zarządem inwestycji Miejskich oraz Zarządem dróg i Transportu i wszystkie te elementy są koordynowane na bieżąco i będą koordynowane. Liczymy na to, że jednocześnie plany unormują tą sytuację pod względem prawnym, czyli obwodnica pojawi się w planach, jako element obowiązujący.

Przewodniczący Doraźnej Komisji ds. Transportu p. Bartosz Domaszewicz: Mam dwa pytania. Pierwsze pytanie kierowane do Zarządu Inwestycji Miejskich, spadkobiercy Zarządu Dróg i Transportu, czy udało się Państwu podsumować łączną kwotę wydatków, jakie Miasto poniosło w ostatnich latach na szereg opracowań związanych z tą obwodnicą. Ile wydaliśmy na różne plany, koncepcje, opracowania, itd.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Pytania dotarły do nas wczoraj i mam pewne podsumowanie tylko z lat 2015, nie mamy od roku 2000 do dnia dzisiejszego. Pamiętam, że projekt tej obwodnicy został zlecony chyba jeszcze przed rokiem 2007 i do tych kosztów nie dotarłam. Natomiast te ostatnie, które posiadamy, czyli przygotowanie całego wariantu obwodnicy tj. koszt 840 000 zł, który poniesiemy na te rozwiązanie, łącznie z uzyskaniem wszystkich decyzji, to jakby było poprzedzone nie tylko samym projektem, ale przedstawieniem wariantów, analizą ekonomiczno-społeczną i techniczną również, przygotowaniem całej dokumentacji pod złożenie wniosku. W związku, z czym jest to taki duży koszt, bo jednak jest to spora inwestycja. W związku z tym, że mówimy tutaj o obwodnicy i o łączniku dodatkowo do ul. Brzezińskiej.

Przewodniczący Doraźnej Komisji ds. Transportu p. Bartosz Domaszewicz: Jak wygląda kwestia zabezpieczenia finansowego tej inwestycji, czy mamy rozpisana.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: W tej chwili mamy tylko i wyłącznie zagwarantowane środki na dokumentację projektową, dlatego, że środki na obwodnicę, jest nadzieja, że przy okazji EXPO, będą finansowane ze środków nie unijnych, a z funduszu krajowego. Taka deklaracja padła i czekamy na decyzję, czy EXPO będzie czy nie. Jeżeli okaże się, że Łódź nie dostanie EXPO będzie trzeba niestety zabezpieczyć te środki gdzieś indziej.

Przewodniczący Doraźnej Komisji ds. Transportu p. Bartosz Domaszewicz: Po pierwsze, od kiedy będziemy mieli odbiór dokumentacji na to. Ważność dokumentacji jest trzyletnia. Jaka jest szacunkowa wartość inwestycji.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: W lutym 2018 r. Ważność dokumentacji jest trzyletnia. Na chwile obecną nie ma szacunku, dlatego, że stosunkowo niedawno był, niestety, zmieniony przekrój. Było to zawężenie, co troszeczkę wydłużyło cały etap projektowania i właściwie trzeba było zacząć od nowa całe prace projektowe, bo cały odcinek od węzła Brzeziny, aż do połączenia

z Pomorską musiał zostać przeprojektowany. Dziś są takie informacje nieoficjalne od projektanta, natomiast do momentu, kiedy będziemy mieli ten koszt oszacowany, nie chciałabym go podawać, bo to może być różnica kilku milionów zł przy takiej dużej inwestycji.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Mam pytanie do Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, gdyż mówimy dziś głównie o obwodnicy, natomiast Państwo zaplanowali cały dodatkowy układ drogowy i czy zakładamy, że Nowosolna będzie się jeszcze doludniać? Można zauważyć tam sporo dróg nowo planowanych, czy będziemy je budować? Wejdzie prawdopodobnie kodeks urbanistyczno-budowlany w ciągu 1,5-2 lat (może), to będziemy zobowiązani do wybudowania w określonym czasie zaplanowanych dróg. Dobrze by było, żebyśmy mieli podsumowanie, ile osób planujemy, że jeszcze tam się osiedli, bo to będzie się przekładało na cały ten układ drogowy. Pytanie Do Pani Dyrektor, czy rzeczywiście do czasu budowy tej obwodnicy nic nie jesteśmy w stanie zrobić, żeby odciążać to problematyczne skrzyżowanie.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Pozwoliłem sobie wspomnieć, że tak jak w innych obszarach Łodzi, też w obszarze Nowosolnej spojrzeliśmy krytycznie pod względem rezerw planistycznych. Zrezygnowano z wszystkich tych obszarów rozbudowy. Pomimo, że jest to o wiele skromniejszy, szacujemy, że potencjalna możliwość lokowania nowej zabudowy w tym układzie, którego trochę jesteśmy zakładnikiem, bo on się po prostu w dużej mierze zabudował, tylko się nie wypełnił. Tu jest jakieś 3500 nowych mieszkańców. To jest niestety pokłosie nieukierunkowanej polityki nieplanistycznej polegającej na tym, że popowstawały osiedla i pomiędzy dwoma osiedlami lub pomiędzy dwoma domami, które się zbudowały nie będą mogły powstawać inne. Jeżeli byśmy popatrzyli na ortofotomapę, bardzo dużo z obszarów gdzieś pomiędzy osiedlami, to są po prostu działki, które by zostały w kieszeni, niesprzedane. Należy zwrócić uwagę, że Nowosolna jest, bo robiliśmy takie badania do studium na podstawie ortofotomapy z 1993 r. i z wyroku 2013 r. dla całej Łodzi takie badanie autodetekcji, polegającej na tym, gdzie nie było zabudowy, a gdzie ona powstała. Nowosolna jest miejscem, w którym powstało najwięcej zabudowy na przestrzeni ostatniego ćwierćwiecza. Patrząc na istniejące nowe inwestycje, które tam się toczą i będą toczyć, patrząc na wydane pozwolenia na budowę, na wydane decyzje o warunkach zabudowy sugeruję, że nadal będzie to obszar modny i chętnie zasiedlany. Kwestia jest teraz uporządkowania tego układu drogowego, który nie wprowadzamy na zasadzie takiej, że wymyślamy sobie układ gwiazdzisty i kołowy. Jest to wyklarowanie poprzez połączenie istniejących potencjałów.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Jednocześnie, również w Nowosolnej mamy wiele protestów mieszkańców, którzy sprowadzili się tam, bo jest zielono, a nagle za ich płotem robi się już nie zielono, tylko robią się kolejne osiedla. Wydaje mi się, że powinniśmy w sposób maksymalny jednak ograniczać tą zabudowę, również ze względów transportowych. Czy w ogóle którekolwiek odcinki z tych dróg odciążających to gwiazdziste skrzyżowanie jesteśmy w stanie zrealizować. Byłoby to pewne odciążenie, gdyby pomiędzy dwoma czy trzema drogami takie połączenie już powstało zgodnie z planem.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Większość z tego gwiazdzistego układu, który tutaj jest, bo większość rezerw, jeżeli chodzi o możliwości inwestycyjne to jest południowa część, która w tej chwili właśnie się najbardziej urbanizuje, zwłaszcza w obszarze północno-wschodnim. Układ południowy jest w większości wytyczony. Mam tylko wrażenie, że jest on w ogóle niezrealizowany. Spotkanie ulicy z asfaltem, a jeszcze z chodnikiem to jest naprawdę wielka rzadkość. Mamy problem z doposażeniem i doprowadzeniem do jakiegoś standardu bardzo często istniejącego układu drogowego. Jeżeli chodzi o to, czy jesteśmy w stanie patrząc, też odnosimy się z obawą związaną z programem

urbanistycznym w Nowosolnej, związanym z tym, że rzeczywiście pokazywanie obszarów rozwojowych to jest jednocześnie wytyczenie układu drogowego, z którego on się zasil. Pytanie jest, czy będziemy pełnili rolę koordynującą i czy plan ma spełnić taką funkcję, czy to będzie się działo tak jak obecnie, bo, że się będzie działo, to jest pewne, patrząc na to co się dzieje po roku 2007- po kryzysie kredytowym. Nadal się tam buduje i nie mam powodów powiedzieć, że się nie będzie budowało. Wyszliśmy jednak z takiego założenia, żeby nie wpuszczać Miasta w urbanizację obszarów, które się nie zabudowały, nie widzimy szans, żeby się zabudowały, wyznaczanie terenów dziś peryferyjnych można by było powiedzieć, że byłoby nawet w bardzo ostrej kontrze w stosunku do możliwości wypełnienia się tego środka. To byłyby układy konkurencyjne, powinniśmy (jeżeli już) koncentrować się na układzie tym wyznaczonym, bardzo często ograniczonym istniejącymi ulicami. Może to będzie nie popularne, Miejska Pracownia będzie się z tym musiała zmierzyć, bo to nie będzie popularne na etapie studialnym, nie tylko tutaj, ale i w innych miejscach, ale uważamy, że to jest może trudniejsza decyzja w perspektywie krótkoterminowej, ale bardzo korzystna w średniej i długodystansowej dla rozwoju Nowosolnej.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Chodzi mi o to, żeby tylko przymierzyć się do budowy tego elementu, wewnętrznego ringu obsługującego osiedle, przy którym już wiemy, że zabudowa będzie powstawała, że będziemy ją dopuszczali, natomiast oczywiście nie chodzi o to, żeby w tej chwili realizować całość tego ringu, kiedy nie mamy odwodnienia. Pytanie, czy jesteśmy w stanie gdzieś odcinki takie zrobić, które by odciążały skrzyżowanie przenosząc ruch wokół, a jednocześnie postulowałabym o to, żeby tą zabudowę maksymalnie ograniczać, bo tam problemy transportowe będą coraz większe na tym osiedlu, nawet mimo obwodnicy.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Wydaje mi się, że jest to trochę takie pytanie dotyczące w ogóle filozofii, nie tylko w Nowosolnej, ale i w całym mieście. Do jakiego stopnia my chcemy umożliwić realizację potrzeb mieszkaniowych w zabudowie jednorodzinnej, a do jakiego nie. Wydaje się, że to, co zostało zrobione w Nowosolnej i też nie robimy planów na północne obszary, to jest wybrany specjalnie, bo jeżeli byśmy robili na północne obszary plany to musielibyśmy zrobić te wielkie rezerwy, które byłyby wielkim obciążeniem budżetowym. Tego nie chcielibyśmy zrobić łącznie z zastanawianiem się jak w Nowosolną wrzucić przemysł.

Przewodniczący Doraźnej Komisji ds. Transportu p. Bartosz Domaszewicz: Czy istnieje możliwość prowadzenia jakiś innych inwestycji, które na teraz odciążą skrzyżowanie, które rozprowadzą ruch. Czy Państwo chcecie ograniczać tą zabudowę, czy nie.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Wydaje mi się, że tutaj przy odpowiedzi, czy jesteśmy w stanie coś wykonać, zawsze jesteśmy w stanie coś wykonać. Pytanie tylko jest takie, żeby nie spełniły się obawy mieszkańców związane z realizacją tego układu. Nie jest naszą ideą, żeby któreś z tych ulic o charakterze rozprowadzania ruchu lokalnego zastąpiły obwodnicę, czyli, żeby wykonanie jakiejś części ringu było rozgrzeszeniem dla Miasta na niewykonanie obwodnicy.

Przewodniczący Doraźnej Komisji ds. Transportu p. Bartosz Domaszewicz: Czyli w tym dylemacie Państwo wybieracie taki wariant, nie naciskamy na realizację tych poszczególnych inwestycji drogowych po to, żeby nie powodować zwiększenia ruchu na tym ringu wewnętrznym Nowosolnej, zgodnie z planowanym układem do czasu powstania obwodnicy. Taka jest przyjęta filozofia?

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: To jest moje prywatne zdanie. Proszę zauważyć, że Miejska Pracownia Urbanistyczna nie odpowiada za inwestycje.

Przewodniczący Doraźnej Komisji ds. Transportu p. Bartosz Domaszewicz: Rozumiem, że są ograniczenia zawodowe i Pan Dyrektor na razie nie widzi takich potrzeb związanych również z uwarunkowaniami finansowymi, jeśli chodzi o rezerwy terenu.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Zaproponowany program wydaje się rozsądnym kompromisem.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Chciałbym zwrócić się do mieszkańców, ponieważ radzi byśmy poznać, jakie Państwo mają uwagi, bo do tej pory patrzę z pewnym niepokojem, bo zazwyczaj, gdy odbywa się spotkanie z mieszkańcami, to są emocje, ktoś na nas krzyczy, jest trudno rozpocząć jakąś prezentację. Trochę jesteśmy zaniepokojeni, ale chętnie usłyszemy, co Państwo macie nam do powiedzenia.

Mieszkanca Nowosolnej: Mam kilka uwag odnośnie inwestycji drogowej pomiędzy ul. Jugosłowiańską i Pomorską, ponieważ no tej pory, nie wiem, czy to jest ten korytarz, czy droga dojazdowa do obwodnicy, ponieważ do tej pory zapewniano nas, że w tym miejscu nie będzie żadnej takiej inwestycji. To są tereny zielone, do tej pory w planach to było, jako tereny zielone, jako takie „płuca” dla miasta. Nie było w tej sprawie żadnych konsultacji społecznych odnośnie przeprowadzenia tej inwestycji. Nie było oceny środowiskowej, nie znamy jak inwestycja wpłynie na środowisko, a takie badania i konsultacje społeczne są podstawą, zanim zacznie się projektować i wprowadzać w czyn te inwestycje. Moim zdaniem jest to niezgodne z prawem.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Ocena oddziaływania na środowisko rzeczywiście musi być wykonana i będzie, w tym momencie będziemy kończyć prace projektowe i występowali do Wydziału Ochrony Środowiska o wydanie decyzji środowiskowej i wtedy takie konsultacje rzeczywiście są ogłaszane i społeczeństwo jest dopuszczane do udziału i wtedy może zgłosić uwagi.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Jeżeli chodzi o konsultacje społeczne, że z wielką przykrością muszę powiedzieć, że nadal nie mogę wyłożyć planu, ponieważ od września nie mogę go uzgodnić, bo jest trzeci Konserwator, a mogę wyłożyć tylko plan, który ma wszystkie pozytywne uzgodnienia.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Czy tu nie działa zasada, że po upływie terminu, w którym się powinien wypowiedzieć Konserwator plan uznaje się za uzgodniony.

Mieszkaniec: Jaki jest powód tego niezgodnienia?

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Odpowiadając Przewodniczącemu, oczywiście ustawowo jest założenie, że jeżeli Konserwator się nie wypowiada i mija odpowiedni termin, to daje uzgodnienie pozytywne z mocy prawa. Tutaj jest sytuacja, że jest najpierw pismo przedłużające, a później jest niezgodniające. Elementem, który był podstawą do odmowy była niedostateczna tak naprawdę wiedza, co chcemy chronić w Nowosolnej, a chęć chronienia. Z mojej strony uważam za niestosowne, żeby była wywierana presja przetrwania części wiedzy, którą powinien mieć Konserwator – co chronić, na Miejską Pracownię Urbanistyczną w kwestii, to niech Pracownia najpierw zrobi opracowanie historyczne, później my zobaczymy co tam jest, ewentualnie z tego wychodzi, a później wpiszemy to do planu.

Mieszkaniec: Negując możliwość budowy ronda, powołujemy się na ochronę konserwatorską, ale za chwilę stwierdzamy, że nie ma opracowania ochrony konserwatorskiej..

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Nikt nie powiedział, że nie ma opracowania, tylko, że nie ma uzgodnienia z Wojewódzkim Konserwatorem.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Normalną procedurą, jest to, że na etapie składania wniosków, wszystkie instytucje, łącznie z Konserwatorem przysyłają w ramach wniosków, jakie elementy należy chronić, które elementy są ujęte w rejestrze ewidencji, w obszarowych wpisach, jakie należy dokonać zapisy dotyczące odpowiednich obszarów, tutaj mam wrażenie, że jest stosunkowo mała wiedza, co chronić. Przypuszczam, że okres związany z brakiem szefa tej instytucji wpływał negatywnie na podejmowanie przez zwykłych pracowników brania odpowiedzialności na uzgodnienie planu.

Przewodnicząca Rady Osiedla Nowosolna p. Ewa Świdzińska: Czy Miasto przewiduje w jakiś alternatywny sposób sfinansowania tej obwodnicy, ponieważ pomysłów na finansowanie w historii było bardzo dużo. Teraz trzymamy się imprezy pt. EXPO. Jeżeli Łódź tego EXPO nie otrzyma i środki z tego tytułu do Miasta nie trafią to znaczy, że obwodnica nie będzie realizowana, czy będzie realizowana, czy będą jakieś rezerwy finansowe, czy jakieś inne rozwiązanie w tej kwestii. Drugie pytanie, to jest takie, Pani dyrektor tutaj mówi o odchudzeniu obwodnicy, jako o pewnym sukcesie w tym całym postępowaniu. Natomiast patrząc i słuchając tego wszystkiego, to widzimy, że ta obwodnica zupełnie traci charakter obwodnicy, ponieważ z obwodnicy, która miała estakadami iść nad tymi osiedlowymi ulicami, m.in. Pomorską. Z wcześniejszych planów, z tego, co wiemy na ten moment zostaje nam droga dwujezdniowa płaska przechodząca skrzyżowaniami przez ulice naszego osiedla, szczególnie przez ul. Pomorską, która jest przeogromnym zagrożeniem dla ludzi tam mieszkających, chodzących, jeżdżących. Nie wiemy, jakie tam rozwiązania do końca mają być na tych płaskich skrzyżowaniach, czy to będą światła, czy to będą rondo, tym niemniej taka wizja spowoduje, że to również ta droga sprowadzi ruch z miasta również do naszego osiedla. Obwodnica miała mieć funkcję wyprowadzającą ruch z osiedla. Natomiast to, co Państwo nam proponujecie, absolutnie zaprzecza idei obwodnicy i chciałaby, żebyście się Państwo do tego ustosunkowali.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Jeżeli chodzi o źródła finansowania, to jedyne w tej chwili, które jest brane pod uwagę to przedstawiłam i jest właśnie związane z EXPO. Informacja na pewno do końca tego roku już będzie, czy ta impreza będzie organizowana przez Łódź. Jeżeli nie, to rzeczywiście, w związku z tym, że prace projektowe są ukończone, w przyszłym roku nie mam wątpliwości, że będzie wtedy szukane inne źródło finansowania. Na chwilę obecną opieramy się na tym, o czym powiedziałam. Jeżeli natomiast chodzi o to, w jaki sposób zaprojektowana jest ta obwodnica, to są projektowane różne skrzyżowania tradycyjne, jak również rondo. Ostatnia zmiana do projektu na wniosek mieszkańców, z tym, że prowadzimy raczej tą ulicę płasko, ograniczamy ilość wiaduktów z ul. Pomorską. Trwają prace przeprojektowania skrzyżowania na rondo, więc zakładamy, że to będzie skrzyżowanie bez świateł. Rondo będzie na tyle przepustowe, żeby nie powodowało to korków na ul. Pomorskiej.

Przewodnicząca Rady Osiedla Nowosolna p. Ewa Świdzińska: Ale w ten sposób zgadza się Pani ze mną, że to nie jest funkcja obwodnicy Miasta i obwodnicy osiedla.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Nie, myślę, że absolutnie fakt, że odchudziliśmy tą drogę do przekroju 1x2 nie odbiera jej funkcji obwodnicy. W dalszym ciągu jesteśmy na stanowisku, że jest to ciągle obwodnica, która będzie rzeczywiście od węzła Brzeziny prowadziła ruch w kierunku Miasta. Będzie to na pewno o wiele bardziej komfortowa droga niż przez skrzyżowanie w Nowosolnej. Nie mam wątpliwości, że ten główny ruch nie trafiający

docelowo do Państwa osiedla będzie tą drogą omijał skrzyżowanie w Nowosolnej, co pozwoli na późniejsze prace jakiegó remontowe lub docelowe rozwiązania przeprowadzić w samym Rynku.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Mogę zabrać głos jako jeden z mieszkańców nie Nowosolnej, tylko Bałut, który korzysta teraz z tego węzła autostradowego. Jeżeli powstanie obwodnica w tym śladzie to będę jeździł obwodnicą, a nie będę wjeżdżał w osiedle, które mogą ominąć, to skrzyżowanie jest kłopotem. Państwo też nie musicie się obawiać, że jeżeli obwodnica w taki sposób powstanie, to ktoś, kto nie ma co załatwiać w Nowosolnej wpadnie na pomysł, że może tam łatwiej dojechać, to sobie przyjedzie. To tak jednak nie działa, to służyć będzie wszystkim, natomiast tak przy okazji warto zwrócić uwagę, czy planowane są jakiegokolwiek działania zmierzające choćby do oświetlenia ul. Brzezińskiej. Pytanie jest takie, czy jest jakaś szansa na oświetlenie tego odcinka zjazdu do Łodzi i chodników.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Jeśli chodzi o oświetlenie nie mamy takich planów, jeśli chodzi o chodniki to był szacowany koszt budowy chodników od rynku do włączenia w ten przebudowany odcinek przy centrum handlowym M-1 oszacowaliśmy, że koszt budowy chodnika po jednej stronie wyniesie ok. 1 mln zł. Takie zadanie w budżecie się nie znalazło, natomiast zleiliśmy prace projektowe na przebudowę ulicy Brzezińskiej od łącznika, który powstanie przy okazji budowy obwodnicy Nowosolnej do połączenia z drogą o poszerzonym przekroju na wysokości M-1. Takie prace projektowe zostały zlecone i ten zakres, przy okazji budowy obwodnicy chcielibyśmy również zrealizować.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Czy Państwo analizując kwestię chodnika analizowali możliwość wytyczenia drogi rowerowej.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Tam trzeba przeprojektować tą drogę, dlatego, że rzeczywiście miejscami jest dość mocno obsadzona drzewami i są rowy. W związku, z czym, tutaj trzeba wykonać projekt z odwodnieniem i niestety również...

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Tylko nikt z nas nie zakłada, że chodnik i droga rowerowa musi przebiegać w odległości pół metra od krawężnika jezdni.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Analizowaliśmy w ogóle, ze względu na właśnie istniejące rowy i na drzewa, możliwość przeprowadzenia tam ciągu pieszego. Nie ukrywam, że znalazłoby się miejsce, żeby zrobić ciąg pieszo-rowerowy ewentualnie, bo drogę i chodnik, to jest potrzebne dość sporo metrów, natomiast ciąg pieszo-rowerowy na pewno tak.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Mam nadzieję, że nikt z członków obu Komisji nie zgłasza tutaj zdania odrębnego i wskazywalibyśmy na celowość podjęcia rozważań także nad tą kwestią. Pracujemy nad obwodnicą, ale dla tych, którzy poruszają się pieszo czy rowerem, obwodnica nie jest żadnym rozwiązaniem, o tyle jest, że trochę bezpieczniej będzie jechać rowerem jak będzie mniejszy ruch, ale może być też odwrotnie.

Przewodniczący Doraźnej Komisji ds. Transportu p. Bartosz Domaszewicz: Rozumiem, że jakby przygotowany jest ten projekt do chodnika lub zmieniony do budowy ciągu pieszo-rowerowego i to zlecenie jest tym samym zleceniem, które jest na projekt obwodnicy.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: To jest ten sam wykonawca i to jest fragment od łącznika w kierunku M-1..

Przewodniczący Doraźnej Komisji ds. Transportu p. Bartosz Domaszewicz: Rozumiem, że jakby to, że on opracuje tą dokumentację w tym jednym zleceniu, czyli zrobi ją dla obwodnicy i ją dla tego chodnika i drogi pieszo-rowerowej, nie zamyka nam takiej możliwości wyłączenia tej jednej dokumentacji i zrealizowania jej szybciej niż obwodnicy.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Dokładnie. To będą dwie dokumentacje... My liczyliśmy 1 mln zł, od rynku w Nowosolnej aż do M-1. Gdyby Miasto zrealizowało ul. Brzezińską zgodnie z projektem, który przygotowujemy to koszt będzie mniejszy, bo zostaje nam znacznie krótszy odcinek już do samego rynku, gdzie mógłby powstać tylko ten chodnik z drogą rowerową.

Przewodniczący Doraźnej Komisji ds. Transportu p. Bartosz Domaszewicz: Powinniśmy, jako Komisja proponować, teraz to będzie miało charakter symboliczno-intencyjny, bardziej to będzie miało znaczenie przy pracach wrzesniowo-październikowych nad budżetem na rok 2018, ewentualnie wydzielenie, jeśli ta dokumentacja powstanie, tej inwestycji odrębnie. Bezpieczeństwo ruchu na tym osiedlu, zwłaszcza w ciągu ul. Brzezińskiej losów pieszych, to jest dramat. Wydaje się, że można byłoby to zrobić niezależnie od inwestycji obwodnicowej, która, jak wiemy, wisi nam na wspólnym projekcie EXPO.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Chciałam zauważyć, że Komisja Transportu, o ile pamiętam, występowała o to, żeby rzeczywiście tam, te chodniki na ul. Brzezińskiej budować i żeby szukać jakiś rozwiązań dotyczących również pogodzenia tego z tą kwestią odwodnień i niezależnienia od całkowitej przebudowy. Prosiłabym, żeby naprawdę wziąć pod uwagę to, że przy tej dokumentacji projektowej żebyśmy nie jechali tym chodnikiem po drzewach. Naprawdę odzwyczajmy się od tego, to jest fajny zielony teren i dlatego jest taki popularny jeśli chodzi o osiedlanie się i tego nie niszczy.

Mieszkaniec: Pan Przewodniczący powiedział, że w momencie, gdy powstanie obwodnica, to Pan, jako mieszkaniec Bałut bardzo chętnie skorzysta z takiego objazdu przy dojeździe do autostrady, natomiast robi Pan założenie, że ta obwodnica będzie przelotowa. Natomiast Pani Dyrektor poinformowała, że przy zbudowaniu ronda przy skrzyżowaniu z ul. Pomorską jest założenie, że to będzie rozwiązanie wydajne, natomiast, czy były zrobione jakieś badania, jakieś prognozy ruchu, które potwierdza ten argument. Jeżeli się okaże, że odchudziliśmy obwodnicę z jezdni czteropasmowej i będzie się to korkowało, to jednak dojdziemy do takiego efektu, że cały ruch pójdzie i tak przez skrzyżowanie Nowosolna. Po drugie, skrzyżowanie Nowosolna obsługuje nie tylko ruch lokalny, nawet, jeżeli nie będą ludzie jechali do autostrady, proszę zwrócić uwagę, że tam jest dojazd do Grabiny, do Byszew, do Skoszew i do innych miejscowości, więc to nie jest tylko ruch lokalny i to wcale nie oznacza, że tam będzie ruch bardzo mały. Jeżeli obwodnica okaże się niewydajna, to będzie katorga dla mieszkańców, tam po prostu nie da się żyć.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Takiego rozwiązania na pewno nie będzie, że tam będzie rondo, które się będzie korkować, więc cały ruch pójdzie Brzezińska, najwyżej odbędzie się to na zasadzie naczyń połączonych przelewać, więc może wtedy obwodnica nie przejmie całego ruchu tranzytowego, tylko znaczną część. Ale to też nie jest tak, że nikt tam nie będzie jeździł, bo jak nikt tam nie będzie jeździł, to na pewno się nie będzie korkować.

Mieszkaniec: Zmierzam do tego, że we wszystkich tutaj publikacjach i dokumentach dotyczących miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, we wszystkich miejscach jest mowa tylko i wyłącznie o ruchu lokalnym. Proszę mi wierzyć, to nie będzie tylko ruch lokalny.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Tylko zawsze Państwo musicie być świadomi, że stoimy przed pewnym dylematem, czy lepiej mając ograniczone zasoby finansowe szybciej dążyć do rozwiązania problemu, nawet zakładając, że tam powstanie rondo i może nie będzie tak rewelacyjnie, jak gdyby tam powstał wiadukt, czy cały czas siedzieć i myśleć, będziemy mieć obwodnicę z wiaduktem, tylko toczyć te rozmowy już od kilkunastu lat. Jestem radnym od lat 22 i temat obwodnicy w Nowosolnej jest istniejący od początku. Oczywiście możemy sobie planować wiadukty, tunele, różne fajne rzeczy tylko na papierze.

Mieszkaniec: Zmierzam do czegoś innego. Po to żeby zapewnić bezpieczeństwo mieszkańcom i ruch w osiedlu był ruchem lokalnym, tak jak jest mowa w dokumentacji, uważamy, że należy pozostawić przelotowe skrzyżowanie Nowosolna z ul. Brzezińską w kierunku autostrady, a potem czas pokaże, czy ten ruch rzeczywiście będzie minimalny i wtedy ewentualnie po wybudowaniu obwodnicy i po powstaniu wszystkich tych dróg, o których mówimy jest szansa zastanowienia się nad tym, czy rzeczywiście warto to zamykać i zrobić z tego plac. Natomiast robienie z tego założenia takiego odgórnego, to jest błędne założenie.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Obawiam się, że to Pan zmierza do tego, żeby ruch wprowadzić do osiedla..

Mieszkaniec: To będzie wtedy ruch ulicą Brzezińską, którego chcemy uniknąć, ale w momencie zamknięcia skrzyżowania Nowosolna, to ten ruch zostanie poprowadzony pod naszymi domami, ul. Peoniową, Margaretek...

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Uważam, że prędzej trzeba zacząć prace nad obwodnicą, a dopiero później to rozstrzygać, Pan o tyle ma rację, ale pewnie trudno skonstruować taką prognozę, że komuś się będzie opłacało jeździć osiedlowymi ulicami, jak jednak będzie miał obwodnicę z jednym rondem.

Radny p. Mateusz Walasek: Doskonale Pana rozumiem, że mieszkańcy boją się tego ryzyka ruchu. Czy jest ktoś, kto mieszka przy ul. Brzezińskiej i czy zgadza się z argumentacją sąsiada.

Mieszkaniec 2: Absolutnie, myślę, że jest bardzo logiczna, bo jeśli przed chwilą powiedzieliśmy sobie taką rzecz, że ze względu na ograniczenia, o których Pani Dyrektor mówiła, że ruch obwodnicą będzie się przelewał z ul. Brzezińskiej na obwodnicę, to jest to w pewien sposób klarowne, że jeśli zamknijemy rondo to ludzie, którzy będą dojeżdżać z Bałut będą stali przed klarownym wyborem, albo będą jechać obwodnicą, gdzie będą musieli odstać swoje. Powstaje takie ryzyko i prawdopodobnie nie rozstrzygniemy tego dzisiaj, ponieważ tej drogi nie ma, czy tak faktycznie będzie, czy nie. Alternatywą będzie po prostu przejazd przez Nowosolną, jeśli rondo w samym centrum będzie zamknięte, to będą jechać ul. Peoniową.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Wiadomo, że rondo rozładowuje ruch lepiej, kiedy ma bajpasy łączące sąsiednie drogi, czy tak jak np. z niewiadomych powodów nie skorzystamy z tej możliwości na rondzie Stryków, żeby zjazd na Stryków był nie przez rondo. Czy Państwo planując to rondo z obwodnicy z ul. Pomorską rozważacie takie rozwiązanie.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: W tej chwili jest tworzony znowu projekt na to rondo, w związku z tym, że było skrzyżowanie, natomiast rzeczywiście ono ma być jak najbardziej optymalnie rozwiązane, żeby właśnie ten ruch, który będzie rozprowadzał się na ul. Pomorską, nie wstrzymywał tego ruchu po samej obwodnicy. Natomiast chciałam uspokoić, że oczywiście mamy prognozę ruchu, przeprowadziliśmy ją i dla tego łącznika, od węzła Brzeziny do

Brzezińskiej, Pomorskiej, obwodnica Nowosolna ma prognozowany ruch w wysokości 600-700 samochodów na godzinę, więc on jest de facto nie duży, w związku z czym rozwiązanie płaskie tej obwodnicy ze skrzyżowaniami absolutnie przeniesie ruch, który jest dzisiaj prognozowany.

Mieszkaniec: Niestety nie jestem w stanie przytoczyć źródła, ale czytałem kiedyś w Internecie informację, że w tej chwili ul. Brzezińska, czyli de facto odpowiednik obwodnicy Nowosolnej dojazdu do autostrady w 2013 r. miał przepustowość w okolicach 900 samochodów na godzinę, więc skąd taka rozbieżność, skoro Pani Dyrektor mówi o 700 samochodach teraz, kiedy ruch się zwiększył, zagęszczenie się zwiększyło, to jest jakaś niespójność.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Przede wszystkim od tamtej pory trzeba zauważyć, że powstała obwodnica autostradowa, ruch, który w tej chwili przenosi ul. Brzezińska to jest ruch zarówno lokalny, jak i tranzytowy, przelotowy, więc w momencie, kiedy będziemy mieli gotową obwodnicę to dzielimy ten ruch na ruch lokalny, który w dalszym ciągu będzie z rynku Nowosolna ul. Brzezińską jechał w kierunku miasta i ten ruch oddzielony, czyli tranzytowy, który już przez ten rynek nie będzie przejeżdżał. Stąd te ilości samochodów na tych dwóch drogach rzeczywiście zostaną na pewno rozłożone. Prognozy, które są w tej chwili analizowane zakładają, że ten ruch na obwodnicy będzie stosunkowo niewielki, bo mamy drogi znacznie bardziej obciążone. Myślę, że możemy trzymać się tej górnej granicy 700 samochodów na godzinę. To i tak jest taki ruch, który spokojnie skrzyżowania, które mamy na tej drodze w różny sposób rozwiązane przejmą nie powodując utrudnień w ruchu jakiegoś korkowania się samochodów.

Przewodnicząca Zarządu Rady Osiedla p. Elżbieta Wasilewska: Pani Dyrektor twierdzi, że obwodnicą będzie przejeżdżało ok. 700-800 samochodów, w porządku, być może, ale nie bierze Pani pod uwagę ul. Pomorskiej, którą aktualnie w ciągu godziny przejeżdża również 600-800. Wiem z bardzo dokładnych informacji uzyskanych w Mosty Kraków, że planowany ruch okrężny, czy planowane rozwiązanie na ul. Pomorskiej będzie po zewnętrznej stronie miało 41 m, będzie przypominało rondo na ul. Niciarnianej. Zastanawiamy się, jako Rada, czy to rozwiąże problem rondo, które będzie miało przy sobie jednopasmową nitkę. Kiedy i z jakimi mieszkańcami było cokolwiek uzgadniane, bo w Radzie wiadomo, że na rozmowie w ZIM był Pan mieszkający na ul. Jugosłowiańskiej i Pan z ul. Pomorskiej. Jeżeli to było spotkanie z mieszkańcami, jako przedstawicielami dwóch różnych ulic to mam straszne wątpliwości, bo absolutnie Państwo nie znacie problemów i sytuacji jaka powstaje na ul. Pomorskiej. Mówię głosem mieszkańców ul. Pomorskiej, ludzi starszych i schorowanych, po prostu absolutnie, nie są prowadzone żadne rozmowy, żadne konsultacje, a co więcej każda odpowiedź jest zbywana nieprawdą.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Zawsze obawiam się takich sytuacji, że przychodzą dwie, trzy osoby, reprezentując swój pogląd, nieuzgadniany z nikim i mówią - my mieszkańcy. Dla mnie najcenniejsza jest opinia rady osiedla. Rada osiedla wyraża opinię lokalnej społeczności.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Panowie, którzy przyszli na spotkanie do nas, z tego, co pamiętam byli to przedstawiciele rady osiedla, byli umówieni z p. Prezydent. Ustaliliśmy pewne zasady, co do tego, jakie zmiany trzeba wprowadzić i my przekazaliśmy te informacje. Panowie powiedzieli, że na najbliższym spotkaniu z Radą Osiedla przedstawia efekt rozmów z nami. Umówiliśmy się, że w momencie, jak będzie już efekt przeprojektowania na rondo ze skrzyżowania, spotkamy się po raz kolejny. Jeżeli chodzi o ilość spotkań, na które jesteśmy

otwarci i odbywamy je w Zarządzie Dróg i Transportu z przedstawicielami Nowosolnej jest duża. Są to różni ludzie z różnych części osiedla, reprezentujący różne stowarzyszenia, grupy rady osiedla

Przewodnicząca Zarządu Rady Osiedla p. Elżbieta Wasilewska: Przedstawiciele Rady idąc na jakiegokolwiek spotkanie, mam na uwadze władze miasta, informują Zarząd i wszystkich członków, te spotkania są ustalane.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Celem budowy obwodnicy jest zdjęcie ruchu tranzytowego, zwłaszcza ruchu ciężkiego. Proszę zobaczyć, jak został wykonany sam zjazd na autostradę. Jest to zjazd jednym pasem, po jednym pasie w każdym kierunku z rondem. To było zrobione w ramach inwestycji krajowej, nie przypuszczam, żeby coś się zmieniło. Nie widziałem, żeby na tym rondzie były korki. Podważałbym robienie 2x2 po to, aby wjechać w 1x2.

Mieszkaniec: Panie Dyrektorze, czy ja dobrze zrozumiałem, że przy zjeździe z autostrady jest po jednym pasie dojazd do ronda? Tam są po dwa pasy. Faktycznie przyznam panu rację, korków tam nie ma.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Pasy są dwa, ale potoki pojazdów są nie mniejsze niż później będą na obwodnicy i korków nie ma.

Przewodnicząca Zarządu Rady Osiedla p. Elżbieta Wasilewska: Skrzyżowanie ma 80 m z dwoma pasami.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Ale korków nie ma. To nie o to chodzi żeby nie robić ronda, dlatego pytałem o buspasy, bo jak widać może być dla tych potoków pojazdów takie rondo, które jest wydolne. Można rondo zaprojektować tak, że będzie za ciasne i z tego powodu będą korki.

Przewodnicząca Zarządu Rady Osiedla p. Elżbieta Wasilewska: Czy rondo przy ul. Niciarnianej spełnia wymogi? Ja wczoraj chcąc przejechać ul. Niciarnianą od szpitala na ul. Czechosłowackiej do banku na Niciarnianej straciłam 35 minut. Czy rondo o szerokości zewnętrznej 41 m będzie spełniało wymogi na przepustowość 160 samochodów w ciągu 1 godziny. Ja osobiście wątpię.

Przewodnicząca Rady Osiedla Nowosolna p. Ewa Świdzińska: Mam pytanie, skoncentrowaliśmy się przy tej obwodnicy na ul. Pomorskiej, proszę powiedzieć, jakie będą rozwiązania dotyczące zjazdu w ul. Wiączyńską i Jugosłowiańską?

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Są planowane skrzyżowania z drogami istniejącymi. Planowana jest tylko przebudowa krótkiego odcinka tuż przy samej obwodnicy.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Mam pytanie o obwodnicę, czy będzie ona drogą o ruchu przyspieszonym? Drugie pytanie związane z rondem przy ul. Niciarnianej – czy w związku z tą przebudową czy jest planowany inny buspas łączący północną część z południem? Dzisiaj musimy sobie powiedzieć, że ul. Niciarniana po przebudowie nie spełnia oczekiwań ruchu, ponieważ mieszkańcy Widzewa, którzy próbują dostać się na północ nie mają możliwości żeby tam dotrzeć. Mamy zakorkowaną ul.

Niciarnianą. Można jechać przez Mileszki. Tam też jest problem. Ulica Pomorska jest bardzo niebezpieczna dla pieszych, ruchu rowerowego, dla mieszkańców, jest ciągle zalewana. Kolejnym utrudnieniem jest ul. Frezjowa i wjazd w ul. Transmisyjną. Ten przejazd generuje bardzo złe ułożenie ruchu. Kierowcy wyjeżdżający ul. Transmisyjną z Mieszek i jadą w kierunku Andrzejowa muszą dojechać do ul. Hetmańskiej i zawrócić. Gdybyśmy wyprostowali tę drogę i podłączyli pod ul. Hetmańską to mielibyśmy wykorzystane lepsze skrzyżowanie, gdzie mamy sygnalizację świetlną i nie byłoby tego problemu. To jest związane z Nowosolną. Ulica Transmisyjna, Frezjowa to jest obwodnica wewnętrzna, miejska, gdzie wiele osób mieszkających na Widzewie jedzie na północ Miasta. Nie mając alternatywy wybierają ul. Pomorską. Jeżeli nie będziemy mieli innych połączeń to obawiam się, że te ulice będą obciążone. Obawiam się, że jeżeli nie będzie dobrze zaprojektowana ta obwodnica to kierowcy wybiorą jazdę na skrót.

Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji Liniowych w Zarządzie Inwestycji Miejskich p. Katarzyna Mikołajec: Tak jest to droga GP.

Mieszkaniec: Poprosił o wyświetlenie koncepcji inwestycyjnej. Przyjęliśmy, że obwodnica jest sprawą najważniejszą, później w zależności od sytuacji będzie rozważane rondo. Nas, mieszkańców mieszkających w domkach jednorodzinnych niepokoją ringi, które są koncepcją, która nie wychodzi od mieszkańców Nowosolnej. Ruch lokalny, który mamy w tej chwili, nie budzi w tej chwili niepokoju mieszkańców, że nie możemy gdzieś dojechać, czy są korki. Tutaj za wszelką cenę ktoś chce zrobić takie połączenia, które idą przez tereny zabudowy. Nie mam pojęcia, czemu przy niektórych drogach planuje się przecięcia?

Przewodnicząca Zarządu Rady Osiedla p. Elżbieta Wasilewska: W uzupełnieniu pana wypowiedzi, ewenementem na skalę światową jest wprowadzanie ruchu w osiedla, obwodnicy jak i ringów.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Zapisy planistyczne nie oznaczają, że to zostanie zrealizowane tylko, że jest pewna rezerwa. W planach uchwalanych jest mnóstwo dróg, które funkcjonują na papierze natomiast pewne rozwiązania są projektowane na wszelki wypadek, jeżeli będzie potrzeba. Żebyśmy nie znaleźli się w sytuacji, że za 20-30 lat okaże się, że droga w jakimś przebiegu jest potrzebna i trzeba ją przeprowadzać przy wywłaszczeniu 20 budynków a nie 3. To nie są zamierzenia inwestycyjne miasta tylko to jest plan ewentualnego przebiegu drogi.

Mieszkaniec: Mam prośbę, żeby ktoś mi wyjaśnił, bo ja rozumiem, że jeżeli to już powstało, czemu mają służyć te drogi?

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Jesteśmy przed wyłożeniem i z pewnością wszystkie te pytania będą wtedy szczegółowo omawiane. Chciałbym zwrócić uwagę na pewną zależność. Tereny wykorzystywane, zabudowane w całości, których jest kilka w Nowosolnej mają dużą gęstość, dojeżdżają do każdego domu. Rozumiem, że są miejsca, które zabudowały się na zasadzie, że przy ulicy powstało parę domów z tyłu są działki i właściciel z frontu mówi, że tak jak z tyłu jest to jest, ale jeżeli to mają być tereny budowlane to proszę zobaczyć, że dalej na północ przy chęci zrealizowania i skorzystania z praw własności i z praw do zabudowy powstała, jest istniejąca droga. To jest siatka dużo gęstsza niż w wielu miejscach, w których ona jest.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Żeby nie okazało się za parę miesięcy, jak państwo przyjdziecie z planem, że mijamy się w naszych ocenach. Członkowie Komisji Planu artykułowali już w stosunku do tego obszaru takie poglądy, że nie należy projektować takiej zabudowy żeby w efekcie powstała tam gęsta zabudowa tylko istniejące rezerwy pustych terenów, zielonych mają też określoną wartość urbanistyczną. Te osiedla nie powinny przekraczać pewnej intensywności zabudowy i ciągi budynków mogą przeplatać się z terenami, które pan Dyrektor określił jako puste.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Dyskusję szczegółową odłożyłbym na etap wyłożenia. Mogę zobowiązać się względem mieszkańców do przygotowania prezentacji odnośnie terenów budowlanych. Stoimy w przededniu zmian w prawie, które będą nakładały na gminę obowiązek dojazdu do każdej działki budowlanej. Jeżeli tereny mają być zabudowane i działki są mniej więcej tej wielkości, które są tutaj sprzedawane i kupowane to każda działka potrzebuje dojazdu w postaci drogi. Istnieje tutaj wybór pomiędzy robieniem terenów budowlanych a nie budowlanych. Jeżeli są to tereny budowlane to musimy pogodzić z jakimiś konsekwencjami, są to też obowiązki związane z inwestowaniem. Wolelibyśmy ograniczać tego typu działanie w miejscach, w których one jeszcze się nie zaczęły jak tu jest jeszcze tyle obszarów do urbanizacji i do możliwości lokalizacji tego. Proponowałbym odłożyć dyskusję do momentu wyłożenia planu. Pierwsze wyłożenie planu traktujemy jako element konsultacji. Plan zostanie wyłożony, jak uda mi się uzgodnić z konserwatorem.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Źle nie stałoby się, gdyby rada osiedla, mieszkańcy występowali do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków czy do Wojewody. Są organy za to odpowiedzialne.

Mieszkaniec: Jesteśmy zainteresowani planem, ale należy go zmodyfikować w naszej ocenie. Była mowa o urbanizacji i zagęszczaniu tych terenów budowlanych. Co jest powodem koncepcji tak dużego zagęszczenia? W Nowosolnej zawsze była zabudowa rezydencjonalna. W projekcie planu zagospodarowania przestrzennego jest wprowadzona zabudowa segmentowa, gdzie minimalna działka ma mieć 250 m, zabudowa do 10 m. Takiej zabudowy w ogóle nie ma w Nowosolnej. Jak my budowaliśmy się mieliśmy wymóg budowania od granicy. W tej części osiedla nie ma tego wymogu.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Podane wielkości nowych działek są związane z parametrami działek istniejących i przyjęte wielkości wynikały z analizy stanu istniejącego. Jest grupa terenów, gdzie działki są małe, dla których istniejące działki są. Jest napisane 250 m, 600m, 400m, 800 m, 500m, 700 m, 1000m. Przeczytałem całe grupy terenów w wielkościach wynikających z istniejącego stanu zagospodarowania. Możemy przyjąć założenie, że będziemy kierowali się innego rodzaju standardami w wyznaczeniu nowej zabudowy- mówimy, że nie ma działek mniejszych niż 800 m. Jeżeli patrząc na typ zabudowy jeżeli pojawia się zabudowa o charakterze szeregowym, zblokowanym to działki związane są z szerokością zabudowy i nie mogą urosnąć do 1000 bo miałyby 0,5 km długości. Możemy wyjść z takiego założenia, że są to elementy, które będziemy chcieli zmieniać wraz ze zmianą polityki. Nie zgadzę się z tym, że działki, które tam są to, co było wpisywane wynika z istniejących wielkości już zabudowanych działek. Możemy wyjść z założenia, że będziemy budować inaczej.

Mieszkaniec: Przy tworzeniu planu przyjęto dwa założenia, że powstanie obwodnica i jeżeli ona powstanie to w osiedlu będzie koncentrował się tylko ruch lokalny. Pierwsze założenie jest hipoteza, nie wiemy, kiedy obwodnica powstanie. Drugie założenie jest moim zdaniem fałszywe. MPU formułowała wielokrotnie taką tezę, że chodzi wyłącznie o ruch lokalny. To jest nieprawda. Sąsiadujemy z gminą Nowosolna, która bardzo mocno rozwija się. Znaczna część ruchu, nie wiem czy nie dominująca w osiedlu to jest transfer do Brzezina i do gminy Nowosolna. Jeśli obwodnica powstanie to co stanie się z tamtym ruchem. Ruch będzie się odbywał przez osiedla Nowosolna. Jeśli upośledzimy ruch w okolicach samego runku, rozproszymy go ringami i będą one przechodziły przed domami to ten ruch tranzytowy do tego osiedla będzie przechodził po ringach. Czy pan Dyrektor może zaprezentować projekt nowego Studium, bo to jest w naszym przekonaniu projekt, który nie jest zgodny z aktualnym Studium.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Skoro MPU, która pracuje nad projektem Studium i projektem tego planu nie zakładajcie Państwo, że będzie ono rozbieżna z nowym Studium .

Przewodnicząca Zarządu Rady Osiedla p. Elżbieta Wasilewska: Gmina Nowosolna przy autostradzie chyba będzie miała strefę przemysłową. W Studium strefa też była ulokowana. To też trzeba będzie wziąć pod uwagę planując obciążenie ruchu i to, co może się zdarzyć.

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Nie spotkałem się z tego typu egzotycznym pomysłem gminy Nowosolna. Polega on na tym, że my zrobimy na naszej gminie zasilaną przez wasz układ komunikacyjny strefę przemysłową. Był u nas wójt gminy z taką propozycją. Uważamy, że robienie strefy przemysłowej w gminie Nowosolna zasilanej przez mający powstać układ drogowy jest pomysłem godnym lepszej sprawy.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Panie Dyrektorze, czy jesteśmy w stanie zablokować w planach gminy Nowosolna utworzenie strefy przemysłowej?

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Jeżeli jest autostrada, która biegnie w dół to możliwość wybudowania na terenie gminy Nowosolna po stronie zachodniej autostrady jest uzależniona od chęci Łodzi zorganizowania układu drogowego. Uważam, że Łódź nie powinna być tym zainteresowana.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Pytanie, czy dzisiaj nie można wykorzystać ul. Byszewskiej, żeby dojechać do strefy przemysłowej? Jak możemy zapobiec temu, żeby ościenna gmina nie wykorzystywała naszych pieniędzy do tego żeby tworzyć miejsca pracy u siebie?

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Trzeba upośledzić układ drogowy, albo go nie rozwijać. Dotykamy tutaj bardzo głębokiego problemu związanego z konkurencją pomiędzy gminami.

P.o. Zastępcy Dyrektora p. Michał Chylak: W Ministerstwie toczą się prace nad rozporządzeniem określającym układ dróg krajowych o nośności podwyższonej do ruchu ciężarowego. Składaliśmy uwagę negatywną w związku z naszym zakazem na terenie miasta. Niestety przyszła odpowiedź, że uwaga została odrzucona. Możemy spodziewać się, że w przypadku wejścia w życie tego rozporządzenia nasze ograniczenia w ruchu tirów na terenie miasta mogą zostać zdjęte.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Czy w przypadku lokalnych dróg jesteśmy w stanie coś zrobić żeby ograniczyć dojazd sprzętu ciężkiego do ościennych gmin?

P.o. Zastępcy Dyrektora p. Michał Chylak: Zakazy wjazdów samochodów ciężarowych można wprowadzić. Powinniśmy zostawić wjazdy docelowe do firm.

Mieszkaniec: Chciałem zapytać, czy został oszacowany koszt całej inwestycji, ringów, wywłaszczenia działek, odszkodowań? Czy była przeprowadzona analiza środowiskowa. Pytam o osiedle. Czy ten projekt był konsultowany pod kątem bezpieczeństwa z policją?

Dyrektor Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Robert Warsza: Jeżeli chodzi o uzgodnienia z Regionalną Dyрекcją Ochrony Środowiska plan posiada pozytywną opinię. Plan posiada także prognozę oddziaływania na środowisko i prognozę środków finansowych.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski: Temat udało się wyczerpać. Zasygnalizowane zostały wszystkie wątpliwości i problemy. Wyartykułowano obawy państwa wiążące się z tym, czy po powstaniu obwodnicy utrudnienia w samym rynku Nowosolnej nie będą skutkowały tym, że pojazdy niekorzystające z obwodnicy będą uciekać w osiedle.

Ad 2

Sprawy różne i wniesione.

W ramach spraw różnych **Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak** zaapelował do Dyrektora Zarząd Dróg i Transportu o przygotowanie listy dróg wymagających remontu po mijającej zimie. Mają na niej znaleźć się te ulice, które nie leżą na terenach objętych rewitalizacją obszarową. Łodzianie oczekują takich remontów. W tym roku zima była ciężka, powstało bardzo dużo dziur. Drogi są na bieżąco łatanie, ale to działania doraźne i często bez sensu, bo dziury znów się pojawiają. Jeśli w przyszłym roku zima będzie podobna do tegorocznej, wiele ulic jej nie wytrzyma. Wśród dróg w złym stanie są np. Pomorska, Telefoniczna, Hetmańska, Zakładowa i wiele innych w każdej części miasta. Przewodniczący zgłosił problem z sygnalizacją świetlną na rondzie Sybiraków.

P.o. Zastępcy Dyrektora p. Michał Chylak: Na naprawy dróg jest odpowiednia pula środków i są one realizowane w zależności od potrzeb. Można taki ranking stworzyć, ale nie będzie on oddawał faktycznego zapotrzebowania.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski: Podobne spotkanie odbyło się 13 lutego na terenie osiedla Złotno. Nie było żadnego przedstawiciela miasta, a mieszkańcy wnosili o przedłużenie ul. Wojska Polskiego na odcinku między al. Włókniarzy a S14. Mieszkańcy obawiają się, że jak nie powstanie droga to cały ruch będzie kierował się w stronę Złotna. Chodziło też o przedłużenie ul. Kaczeńcowej, remont ul. Krakowskiej, Rابيةńskiej, Złotno, Podchorążych.

Radny zaapelował o zorganizowanie wspólnego posiedzenia Komisji poświęconego temu tematowi.

Radny zwrócił się do Zarządu Dróg i Transportu i Zarządu Inwestycji Miejskich z prośbą o bieżące dokonywanie napraw dróg po zimie, biorąc pod uwagę wnioski mieszkańców jak również na podstawie kontroli dróg dokonanych przez Zarząd Dróg i Transportu.

Przewodnicząca Zarządu Rady Osiedla p. Elżbieta Wasilewska w imieniu wszystkich mieszkańców zwróciła się z prośbą o niewprowadzanie linii 91 A w ulice osiedlowe. Autobus ma przejeżdżać z rynku Nowosolna wzdłuż ul. Jugosłowiańskiej i będzie skręcał w ul. Peoniową i Pomorską. Przewodnicząca wnioskuje też o przywrócenie linii nocnej, która ma zostać wycofana z dniem 2 kwietnia.

Przewodnicząca zwróciła też uwagę na oznakowanie autobusów. Chodzi o to, aby nie wprowadzać obok numeracji cyfrowej autobusów liter (np. 51 A, 51B, 51C) co znacznie utrudnia przemieszczanie się po mieście zwłaszcza osobom starszym.

Przewodniczący Komisji p. Maciej Rakowski zwrócił uwagę na sygnalizację świetlną przy lewoskręcie przez plac Powstańców i ewentualnie rozważenie wyłączenia sygnalizacji. Tak działająca sygnalizacja powoduje zwiększenie ruchu na ulicach osiedlowych.

Radny p. Mateusz Walasek zwrócił uwagę na skrzyżowanie ul. Inflanckiej z ul. Łągiewnicką i niewłaściwe wytyczenie pasów. Jeden z pasów przewidzianych do skrętu kończy się ślepo. Radny zgodził się z radnym Tomaszewskim odnośnie zorganizowania posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu dyskusji na temat inwestycji na ul. Wojska Polskiego i ul. Rابيةńskiej.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski wnioskował, aby na posiedzenie Komisji zaprosić Dyrektora oddziału Łódzkiego Generalnej Dyrekcji Dróg. Następnie nawiązał do nowej siatki połączeń transportowych miasta i poprosił zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców wycofanie linii 91 A i przywrócenie linii nocnej na terenie osiedla Nowosolna.

P.o. Zastępcy Dyrektora p. Michał Chylak: Założenia postawione przed zespołem tworzącym nową siatkę połączeń były takie, że mamy zmieścić się w obecnych kosztach, stąd żeby zwiększyć częstotliwość linii nocnych. Z racji tego, że te linie na odcinkach peryferyjnych miasta wozily niewielką liczbę osób stąd decyzja była także by z tych odcinków zdjąć autobusy.

Na tym zakończono posiedzenie

Przewodniczący
Doraźnej Komisji ds. Transportu

Bartosz Domaszewicz

Przewodniczący
Komisji Planu Przestrzennego,
Budownictwa, Urbanistyki i Architektury

Maciej Rakowski

Protokół sporządziła:

Joanna Kaźmierczyk

Sylwia Woźniak -Taczała