

Protokół nr 41/III/2021

wspólnego posiedzenia
Komisji Transportu i Ruchu Drogowego i Komisji Ochrony Środowiska
Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 25 marca 2021 r.

posiedzenie on-line

I. Obecność na posiedzeniu:

stan Komisji - 9 radnych

obecnych - 8 radnych

nieobecnych - 1 radny

oraz zaproszeni goście.

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

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

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

II. Posiedzeniu Komisji przewodniczył:

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz.

III. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie porządku posiedzenia.
2. Dyskusja na temat docelowego kształtu projektu Szlaku Doliny Sokołówki.
3. Informacja dotycząca przejścia pieszego przez ul. Zgierską na terenie projektu.
4. Sprawy różne i wniesione.

Ad pkt 1 - Przyjęcie porządku posiedzenia.

Porządek obrad został przyjęty bez uwag.

Ad pkt 2 - Dyskusja na temat docelowego kształtu projektu Szlaku Doliny Sokołówki.

Dyrektor Departamentu Ekologii i Klimatu p. Maciej Riemer: Idea projektu nawiązuje do koncepcji błękitno-zielonej sieci. To przyświecało nam przy tworzeniu zielonych szlaków na EXPO w 2024 r. Celem projektu jest połączenie trzech terenów zielonych zlokalizowanych wzdłuż rzeki Sokołówki – parku im. Adama Mickiewicza, zielonego obszaru wokół stawu Wasiaka oraz parku nad Sokołówką. Będzie to szlak pieszo - rowerowy łączący Las Łagiewnicki z al. Włókniarzy.

P.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska p. Aleksandra Sztuka-Tulińska: W ramach projektu chcieliśmy wykonać niezbędne prace rewaloryzacyjne we wszystkich trzech terenach zieleni, m.in. pielęgnację zieleni, nowe nasadzenia oraz remonty i budowę nowych ciągów komunikacyjnych. W szczególności ciągu pieszo-rowerowego, który połączyłby al. Włókniarzy i Las Łagiewnicki. Planujemy stworzyć ścieżkę rekreacyjną stworzoną na różnych zagadnieniach ekologicznych. Bardzo ważnym elementem tej inwestycji jest poprawa warunków wodnych, renaturyzacja doliny Sokołówki na odcinku Stawów Wasiaka i parku nad Sokołówką, połączenie parków przejściami pieszo-rowerowymi przez ul. Zgierską i ul. Łagiewnicką, remont budynku Cyganki, utworzenie toalet na terenie parku, utworzenie punktów gastronomicznych.

Faza pytań i dyskusji.

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: Poprosił o przedstawienie radnym uwag mieszkańców, które wzbudziły największe kontrowersje.

P.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska p. Aleksandra Sztuka-Tulińska: Głównym akcentem dyskusji była kwestia związana z pielęgnacją i uzupełnieniem zieleni szczególnie w Parku Julianowskim, m.in. przy budynku Cyganki. Mieszkańcy zwracali uwagę, czy rozbudowa strefy o plac zabaw dla dzieci nie będzie wiązała się z wycinką drzew. Nie będziemy rozbudowywać tej strefy zgodnie z tym co było w planach, ograniczymy się do takich zabiegów jak modernizacja placu zabaw. Prace będą tak prowadzone, aby nie następowała kolizja z istniejącym drzewostanem. Planowany jest remont

budynki Cyganki. Kolejnym ważnym elementem koncepcji dla mieszkańców była kwestia oświetlenia. Mieszkańcy wnioskowali o ograniczenie oświetlenia na terenie parku do minimum, mając na uwadze kwestie bezpieczeństwa. Oświetlenie dotyczyłoby tylko dwóch ciągów komunikacyjnych wschód- zachód od ul. Zgierskiej do ul. Łągiewnickiej. Będzie to ścieżka przebiegająca po północnej stronie stawów oraz druga ścieżka będzie przebiegała na osi północ-południe obok budynku Cyganki. Kilka punktów oświetleniowych zostanie zamontowanych w kluczowych fragmentach parku, na przykład przy amfiteatrze w którym zostanie zbudowana toaleta publiczna. Rezygnujemy z podświetlania roślin od dołu. Ważnym tematem była też kwestia oznaczenia w przestrzeni dawnego pałacu i bramy prowadzącej od ul. Zgierskiej na teren parku. Doszliśmy do porozumienia, że ta forma, którą zaproponowaliśmy w koncepcji będzie zmieniona na taką która będzie równa z poziomem polany, która w tym momencie całkiem nieźle funkcjonuje. Tematem podnoszonym przez mieszkańców była także kwestia renaturyzacji wody. Sokołówka będzie renaturyzowana na odcinku od Stawu Wasiaka w momencie kiedy woda pojawia się na powierzchni i przepływa przez staw potem będziemy podejmowali działania w stosunku do koryta na odcinku między stawem Zgierska do stawu św. Teresy oraz działania związane z oczyszczaniem stawów w parku Julinowskim i poprawą funkcjonowania systemu filtracyjnego na rzece Sokołówce w okolicy ul. Folwarcznej. W porozumieniu z prof. Zalewskim będziemy montowali piaskownik, tak żeby większość tych opadów, które blokują działanie systemu przez wpłynięciem wody do systemu zatrzymać. Najważniejsze dla mieszkańców były kwestie wody i zachowania zieleni. Z zachowaniem zieleni wiąże się kwestia nie ingerowania i nie budowania nowych ścieżek w parku Julianowskim. Będziemy ograniczać się do remontu ścieżek istniejących. Być może w niektórych miejscach będzie wymieniana nawierzchnia asfaltowa. Wyjątkiem będzie wnioskowana przez mieszkańców w budżecie obywatelskim ścieżka łącząca park z ul. Sowińskiego. To jest ścieżka odchodząca od okolic Cyganki idąc na północ wzdłuż ogrodzenia. domu dziecka do skrzyżowania ul. Sowińskiego z ul. Zgierską.

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: część osób może być zaniepokojona, brałem udział w konferencji prasowej na temat parku Julianowskiego - czy mogłaby pani wytłumaczyć kwestię złożenia wniosku i tego co dalej będzie się działo z parkiem? Czy będziemy odstępować od realizacji czy wręcz przeciwnie?

P.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska p. Aleksandra Sztuka-Tulińska:

Koncepcja i wniosek zostały złożone w zeszłym roku w czasie wakacji do konkursu na dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na program dotyczący rozwoju gospodarki turystycznej. Rozstrzygnięcie konkursu jest dla nas niekorzystne, nasz projekt został odrzucony ze względów formalnych. Nie chcemy rezygnować z realizacji tego projektu, będziemy szukać innych źródeł finansowania tego projektu. Chcielibyśmy mimo wszystko realizować renaturyzację Sokołówki, remont obiektów budowlanych na terenie parku. Chcielibyśmy rozwinąć funkcje terenów zieleni.

Mieszkaniec miasta nr 1: Koordynowałem protest mieszkańców przeciwko realizacji szlaku Doliny Sokołówki w takiej postaci w jakiej miał być realizowany zgodnie z dokumentami, które zostały przedstawione. Jestem fizykiem i zajmuję się też modelowaniem matematycznym środowiska rzeczno. Muszę skomentować głos p. Dyrektora Rimerera jakoby ten projekt wpisany był w koncepcję błękitno-zielonej sieci. W projekcie próżno szukać jakikolwiek elementów wiążących go z błękitno-zieloną siecią poza posadowieniem go w lokalizacji wyróżnionej przez błękitno-zieloną sieć. Potwierdzeniem tego stanu rzeczy jest protest współautorki koncepcji błękitno-zielonej sieci dla Łodzi, która nasz protest w całości poparła. Osoba na konsultację z którą rzekomo powoływano się w toku opracowywania tego projektu, konkretnie p. doktor z PAN również poparła nasz protest. To nie jest tak, że jest to element realizacji błękitno-zielonej sieci. Ona pojawiała się jedynie w pewnych deklaracjach. Później w toku konsultacji, kiedy nasza strona podnosiła argumenty dotyczące zachowania środowiska przyrodniczego w odpowiednim stanie a także przywracania stosunków wodnych. Pan dyrektor Rimerer wyjawiał nam, że jednak cele przyrodnicze my sobie sami wymyśleliśmy. To ma być tylko ścieżka rowerowa. Rzecz wygląda trochę inaczej. Można dokładnie z naszymi zarzutami jakie mieliśmy zaznajomić się na stronie na której nasz protest jest udostępniony. Załączam adres na czacie tego posiedzenia. Protest, który złożyliśmy w Urzędzie Miasta Łodzi nie doczekał się żadnej odpowiedzi mimo trzymiesięcznego terminu na udzielenie odpowiedzi na petycję. Nie został również zamieszczony na stronach UMŁ. Pani Dyrektor Sztuka stwierdziła, że jednym z elementów projektu była poprawa warunków wodnych. Tego elementu próżno szukać w projekcie z wyjątkiem wizualizacji. Wizualizacje w dokumentach były opatrzone komentarzami, że nie wybrano ich do realizacji lub będą realizowane w dalszej, nieokreślonej przyszłości a z bieżącego projektu zostały usunięte. Żaden z elementów, który odnajdujemy

w tym projekcie nie przyczynia się zasadniczo do poprawy warunków wodnych. W treści projektu szczegółowo omawiamy, które elementy uważamy za korzystne a które nie. Zgłaszaliśmy swoje propozycje, poparte zdaniem ekspertów a także uwzględniające pewne trudności techniczne i metody zaradzenia im. Nie mogę się zgodzić z tym, że projekt, który powstał jest kompromisem pomiędzy celami komunikacyjnymi a zachowaniem środowiska przyrodniczego w należytych stanie. Mało który z naszych postulatów został uwzględniony w satysfakcjonującej formie albo w zredukowanej formie do minimum. Porozumienia, które w toku konsultacji zostały zawarte później były łamane. W dokumentach pojawiały się całkiem inne postanowienia niż te o których była mowa. Stanowisko naszej strony jest całkiem odmienne niż to, które zostało przedstawione przez urzędników. Protest został podpisany przez 637 osób. Podpisała się też liczna grupa ekspertów z zakresu ekologii, hydrologii i innych nauk przyrodniczych, architektury, urbanistyki, nauk technicznych, ogrodnictwa, edukacji i innych dziedzin mniej lub bardziej powiązanych. Uzyskaliśmy też poparcie stowarzyszeń branżowych, m.in. Stowarzyszenia Urbanistów Polskich.

W projekcie złożonym do wniosku o dofinansowanie nie ma prawie śladu naszych merytorycznych uwag i uzgodnień z urzędnikami. W toku tych negocjacji zwłaszcza p. Dyrektor Sztuki oczekiwaliśmy wszystkiego co najlepsze ponieważ rozmawiało się nam bardzo dobrze i wydawało się nam, że nasz sposób myślenia jest zbieżny.

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: Otworzyłem sobie te postulaty i chciałem zapytać o formę ich stworzenia.

Mieszkaniec miasta nr 1: Powstała grupa osób, mieszkańców, które były najbardziej zaangażowane w sprzeciw wobec realizacji tego projektu w takiej postaci oraz miały jakieś z racji wykształcenia czy wykonywanego zawodu kompetencje w tej dziedzinie. W związku z tym te osoby dobrały następne osoby z grona swoich znajomych i tak powstała grupa kilkunastu osób, które wspólnie tego rodzaju postulaty i uwagi sformułowała. Zasięgaliśmy także opinii osób spoza tego grona. Następnie zostały one przedstawione do podpisana przez wszystkie osoby, które były gotowe w takiej formie ten protest poprzeć.

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: poprosił o przedstawienie głównych zarzutów zgłaszanych przez autorów petycji do projektu.

Mieszkaniec miasta nr 1 : Zarzuty natury ogólnej to przede wszystkim brak należytej reprezentacji celów przyrodniczych i hydrologicznych w projekcie. Odnosząc się do samego placu zabaw na Cygance to chciałbym zwrócić uwagę na następujące sprawy, po pierwsze - plac ten cieszy się popularnością wśród mieszkańców Łodzi. Jedyne co mu brakuje to odnowienie i doinwestowania sprzętu. Sam budynek Cyganki wymaga odbudowania. Jeśli chodzi o sam plac zabaw to nie potrzeba żadnej rewolucji, wycinania polany, nie potrzeba wypożyczalni siekier i łopat, nie potrzeba zagrody z kozą. Nie potrzeba przeredzenia zieleni, usuwania zieleni. Na tej polanie są wyjątki stare, dorodne drzewa i pojedyncze drzewa podrostów, które są wskazane. Przede wszystkim nie życzylibyśmy sobie wycinki drzew. I zapewniano nas, że takiego wycinania nie będzie. Co innego mówią słowa dokumentu, gdzie mowa jest o wycięciu polanki obok i o usuwaniu zbędnej zieleni na terenie placu. Nie wiem, czy wszyscy Państwo, którzy przysłuchujecie się tej dyskusji, znacie dobrze ten plac. Warto byłoby go zobaczyć ponieważ on wygląda jak w uzdrowisku, wysokie dorodne sosny, których absolutnie nie można usunąć dla wprowadzenia kompostownika, zagrody z kozą i instalacji świetlnej. To jest rzecz, która dobrze obrazuje ten projekt. W tym projekcie pojawiają się propozycje wprowadzania zwłaszcza do parku Julianowskiego, który jest zabytkiem, różnych atrakcji, których mało kto oczekuje. Patrząc na poparcie naszego protestu, raczej ludzie sobie tego nie życzą. Takie atrakcje w naszej opinii zaśmiejają obraz. Wolimy, aby wysiłki skupiły się na przywróceniu właściwych warunków wodnych. W całym projekcie pojawiają się koncepcje żeby murawy prznosić w miejsce łąk łąki w miejsce muraw. Bardzo przypomina to komedię w której forsowano koncepcję przenoszenia jeziora. Całość projektu także od strony technicznej, od strony znajomości terenu prac przez projektantów, należy ocenić jako nie satysfakcjonującą. Kilkakrotnie podczas tych pierwszych konsultacji architekt przyznał, że objeżdżał park tylko z samochodu ponieważ padał deszcz. Przyznał, że jakiś element zaprojektował tak a nie inaczej bo dysponował mapą bez warstw. W tym projekcie jest niewiele tego co można bronić.

Dyrektor Departamentu Ekologii i Klimatu p. Maciej Riemer: Cieszę się, że zgadzamy się, że pomysł jest poprawny a co do szczegółów, jesteśmy otwarci. W zeszłym roku, żeby móc zabezpieczyć możliwość wnioskowania o środki unijne w dość krótkim czasie złożyliśmy wstępną koncepcję, która wymagała doprecyzowania. Tak się złożyło z woli Pana Marszałka, że nie jesteśmy w stanie w tej chwili realizować tego projektu bo nie dostaliśmy dofinansowania. Uzgodnienia z mieszkańcami znajdą swoje odbicie w dokumentacji jaką będziemy składać w kolejnym naborze. Musimy uwzględnić warunki i parametry konkursów

unijnych. Jeżeli korzystamy z projektu na turystykę to nie mieszczą się tam w kategoriach rzeczowych wydatków wszystkie elementy związane z hydroekologią, związane ze środowiskiem wodnym jak Pan wskazywał. Musieliśmy wybierać pewne zakresy projektów. Co do szczegółowych argumentów odniesie się p. Dyrektor Sztuka. Żałuję, że udostępniliśmy całą dokumentację i p. mieszkaniec nie chce zrozumieć i powiela tę tezę to co było pokazywane w dokumentacji jako wariant a nie wariant wybrany do realizacji tylko pewne ustalenia do wyboru przedstawione przez projektanta, nie brane przez nas pod uwagę. Pojawiło się w dokumentacji jako pewna paleta możliwości.

Mieszkaniec miasta nr 1: ad vocem, nie możemy liczyć jedynie na słowne obietnice skoro dokumenty mówią zupełnie coś innego.

P.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska p. Aleksandra Sztuka-Tulińska: Konsultacje z mieszkańcami toczyły się po złożeniu wniosku. Na chwilę obecną to do czego mieszkaniec się odwołuje, że nasze ustalenia spotkań z ostatnich miesięcy nie mają odzwierciedlenia w dokumentacji są prawdą ponieważ mówimy o dokumentacji, którą złożyliśmy do konkursu w lipcu zeszłego roku. To jest ta dokumentacja na której później pracowaliśmy i uzgadnialiśmy te wszystkie kompromisy do których dochodziliśmy powoli. Na chwilę obecną mamy wypracowaną wizję projektu, z uwzględnieniem uwag o których wcześniej mówiłam, chociażby rezygnacja z placu zabaw przy Cygance i my te zmiany będziemy nanosić na dokumentację teraz. Rozmawialiśmy wstępnie z projektantami, którzy tę koncepcję tworzyli. Nadal z nimi konsultujemy i próbujemy wypracować model tej współpracy przy kolejnym etapie tej dokumentacji. Prawdą jest, że na chwilę obecną są te wszystkie zapisy o których mówił wcześniej mieszkaniec natomiast prawdą również jest nasze zapewnienie, że zmiany, które my w z Państwem uzgadnialiśmy będziemy te zmiany nanosić. Nie jesteśmy gołosłowni, rezygnujemy z tych rzeczy, które w ocenie użytkowników parków są niewłaściwe.

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: Rozumiem, że te zarzuty możemy potraktować jako brak zrozumienia pewnych procedur i stąd ta rozbieżność i zarzuty formułowane przez mieszkańca. Ma nadzieję że podczas tych prac będzie można te zmiany wpisać do projektu.

P.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska p. Aleksandra Sztuka-Tulińska: Takie też było ustalenie Komisji Ochrony Środowiska ze stycznia br. Ustalono, że ta Komisja wraz z Komisją Transportu i Ruchu Drogowego będą nadzorować te prace.

Przewodnicząca Komisji p. Antonina Majchrzak: Proszę nie traktować padających podczas posiedzenia deklaracji jako tylko słownych obietnic ponieważ posiedzenie jest nagrywane i protokołowane.

Radny p. Mateusz Walasek: Pierwsza sprawa- jedna rzecz bardzo mnie zaniepokoiła, sprawa tej kozy. Praktyka umieszczania w przestrzeni publicznej zwierząt z wyjątkiem ogrodów zoologicznych jest dosyć dyskusyjna.

P.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska p. Aleksandra Sztuka-Tulińska: Jest to zakres z którego rezygnujemy. Teren wokół Cyganki, dawnej leśnej restauracji zostanie z taką funkcją jak obecnie czyli siłownia zewnętrzna, plac zabaw i teren przylegający do budynku. Nie będziemy tam dodawać żadnych nowych elementów zagospodarowania. Chcielibyśmy tylko zmodernizować plac zabaw.

Mieszkaniec miasta nr 2: To co mówił przedmówca (mieszkaniec nr 1) dotyczyło pierwotnego PFU, które pomimo tego, że uzgadnialiśmy wiele rzeczy z p. Dyrektorem Sztuką w zasadzie po naszej myśli to te nasze uzgodnienia nie znalazły się w żadnym stopniu w PFU na podstawie którego przyznane byłyby pieniądze. My to rozumiemy w taki sposób, że nie są istotne zapisy na Komisji Ochrony Środowiska tylko jest istotny zapis w PFU na podstawie którego ktoś daje pieniądze i na podstawie którego ktoś potem pisze projekt budowlany i wykonawczy dla tego parku. My od samego początku domagamy się zmiany PFU. To zagwarantuje nam, że realizacja będzie taka jak chcemy.

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: Nie wyobrażam sobie sytuacji, że miasto nie robi pewnych zmian w dokumentach bo one ciągną za sobą inne konsekwencje choćby prawne i finansowe. Uważam, że pewne rzeczy trzeba pozostawić urzędnikom, którzy potrafią przeprowadzać pewne dokumenty. Zarówno Państwo jak i Radni nie sądzę, żebyśmy byli oszukiwani przez Dyrektora czy panią Dyrektorkę.

Dyrektor Departamentu Ekologii i Klimatu p. Maciej Riemer: Projekt powstawał wiosną ubiegłego roku a 30 czerwca mieliśmy termin złożenia dokumentacji do Urzędu Marszałkowskiego. Od tego momentu nie może być zmian w dokumencie. My składaliśmy deklarację modyfikacji projektu na wypadek uzyskania dofinansowania. Teraz składamy deklarację, że dokonamy tych modyfikacji kiedy będziemy prowadzili aktualizację dokumentacji przed ponownym złożeniem do innego konkursu. Aktualizacja dokumentacji tych rozmiarów to jest kilkadziesiąt tysięcy złotych. Nie jesteśmy zainteresowani wydaniem takiej kwoty bez wiedzy do jakiego konkursu mamy aplikować. Deklaruję, że uzgodnienia, które poczyniliście Państwo z p. Dyrektora Sztuką, która w tym zakresie reprezentuje Prezydenta Miasta Łodzi traktujemy jako wiążące. Jeżeli potrzebujecie dodatkowego wzmocnienia możemy podpisać z Państwem protokół, który będzie stwierdzał, że kiedy zlecimy wykonanie dokumentacji będziemy brali pod uwagę te ustalenia o których mowa.

Mieszkaniec miasta nr 2: Bardzo dziękujemy za deklarację, wierzymy, że ten projekt nie będzie realizowany w takiej postaci w jakiej jest zapisany w PFU. Dobrze byłoby, aby przed kolejnym projektem to pozwolenie wodne, którego załatwianie trwa długo żeby również zostało zrobione tak żeby kompleksowo zrobić remont parku.

Mieszkaniec miasta nr 1: Wyjaśnię, skąd bierze się nasz sceptycyzm dotyczący obietnic, że pewne rzeczy zostaną wciągnięte do dalszych planów. Do tej pory kilkakrotnie otrzymywaliśmy pewne zapewnienia nie dotyczące dokumentów, które zostały już złożone. Wbrew temu co się sugeruje doskonale rozumiemy, które dokumenty zostały złożone a które są opracowywane dalej. Chodzi o to, że otrzymywaliśmy zapewnienia, że pewne rzeczy zostaną w taki czy inny sposób zostaną uregulowane w dokumentach a nie były. Kolejne wersje koncepcji, które otrzymywaliśmy całkowicie zaprzeczały deklaracjom słownym. Wiemy, że takie projekty miasto realizuje w systemie Zaprojektuj i Wybuduj w związku z czym taką dokumentację na przykład PFU otrzyma wykonawca projektu budowlanego to sporządzi na jej podstawie projekt budowlany i przystąpi do wykonania. Wtedy nie będzie wiele czasu na jakies uzgodnienia. Jeśli chodzi o propozycję p. Dyrektora Riemera żebyśmy w jakiś sposób uzyskali coś co by nas uspokoi w formie deklaracji to ja sugerowałbym, że pierwszym etapem byłaby zwykła odpowiedź na pisma, które wpływają do Urzędu Miasta , przede wszystkim z ustawą o petycjach. Tymczasem o taką odpowiedź nie możemy doprosić się od trzech miesięcy. Jeśli

chodzi o marnowanie środków, którymi byłoby przygotowanie poprawionego PFU to chciałbym aby też we właściwym kontekście ustawiło to było przygotowanie jego pierwotnej wersji. To nie jest zmodyfikowanie PFU wedle życzeń mieszkańców, które nie są tylko życzeniami natury estetycznej ale wynikają z opinii fachowców. Jeśli marnowaniem pieniędzy byłoby poprawienie projektu to czym było sporządzenie projektu wadliwego.

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: Wydaje mi się, że powinniśmy zaufać prawnikom w tej kwestii. Nie chcę bronić Urzędu, ale jesteśmy w zupełnie innej sytuacji w takiej w której Państwo w odpowiednim momencie zareagowaliście. Miasto i Radni przyznali Państwu rację. Nie uznaję osobiście za zasadne, abyśmy musieli jeszcze wydawać dodatkowe pieniądze na zmianę w dokumentach. Jeśli one nie zostaną wpisane tak jak Państwo sobie życzyście do kolejnych dokumentów kiedy będą one składane do jakiegoś konkursu to obiecuję, że jako pierwszy podniosę w tej kwestii głos. Prosiłbym o cierpliwość i zaufanie.

Dyrektor Departamentu Ekologii i Klimatu p. Maciej Riemer: Odnosząc się do wypowiedzi mieszkańca- na etapie odbioru dokumentacji w zeszłym roku dysponowaliśmy opiniami ekspertów, w tym Centrum Ekohydrologii PAN. Tak się składa, że co ekspert to bywa inna opinia. Pan reprezentuje opinie ekspertów, którzy mają inną opinię. Jeśli chodzi o petycję, w okresie o którym mówimy, w tym czasie dokonywaliśmy szeregu czynności, spotkań i rozmów z Państwem. I dzisiaj po dyskusji na Komisji Rady Miejskiej mamy te rozbieżności powyjaśniane udzielimy Państwu odpowiedzi. Te czynności, które były podejmowane po drodze przerywały bieg terminów na odpowiedź w trybie kodeksu postępowania administracyjnego.

Mieszkaniec miasta nr 2: ad vocem, terminu z pewnością nie przerywało jeżeli chodzi o termin na umieszczenie tej petycji na stronach Urzędu Miasta Łodzi. Osoba na którą powoływał się p. Dyrektor, chodzi o p. Doktor – ona wręcz zaprzeczyła i poparła nasz projekt.

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: Jeśli jest to dla Pana tak ważna kwestia to zawsze może Pan złożyć skargę na brak umieszczenia petycji na stronach Urzędu.

Ad pkt 3 - Informacja dotycząca przejścia pieszego przez ul. Zgierską na terenie projektu.

Pani Aleksandra Sztuka-Tulińska p.o. z-cy dyrektora Departamentu Ekologii i Klimatu : „my w trakcie prac nad koncepcją rozważaliśmy kilka możliwości przeprowadzenia tego przejścia dla pieszych. Naszym pierwszym wyborem było utworzenie przejścia obok koryta rzeki, aby podkreślić, że tutaj rzeka łączy te parki. Natomiast na tę lokalizację dostaliśmy negatywną opinię MPK, które stwierdziło, że w momencie, kiedy będzie przejeżdżał tramwaj i będzie musiał się tam zatrzymać, aby przepuścić pieszych i rowerzystów może mieć problem z podjechaniem pod górę. Druga lokalizacja, która wydawała się oddalać ten problem to jest ta lokalizacja, która została wrysowana w koncepcję, czyli przejście mniej więcej na wysokości wjazdu na istniejący parking przy Parku Julianowskim. Tam jest odpowiednie połączenie i z strony Parku nad Sokołowską i ze strony Parku Julianowskiego, bo już istnieje ciąg komunikacyjny, więc to włączenie byłoby tam najprostsze i nie wymagałoby ogromnych interwencji budowlanych. Został wykonany test w terenie, aby sprawdzić czy ta odległość od koryta rzeki jest na tyle duża, że tramwaj tam podjedzie. Otrzymaliśmy informację od MPK, że na etapie projektu budowlanego trzeba będzie przemyśleć tę lokalizację i przeprowadzić dodatkowe testy, dodatkowe pomiary, które pomogą zlokalizować to przejście dla pieszych i rowerzystów w odpowiednim miejscu. Projektowaliśmy koncepcję, a nie konkretne docelowe rozwiązanie budowlane. Nie prowadziliśmy nie byliśmy w stanie i nie mieliśmy tego w planach prowadzić tak skomplikowanych analiz, jeśli chodzi o to przejście dla pieszych. Ze strony mieszkańców wielokrotnie padała taka informacja, że generalnie ulica Zgierska to jest ulica, na której prędkość samochody rozwijają dużą większą niż wynikałoby to z przepisów o ruchu drogowym, więc padała tu sugestia, aby w ramach tego przejścia projektować to w taki sposób, aby maksymalnie spowodować zwolnienie kierowców, czyli lokalne zawężenie i tworzenie tzw. wysepek dla pieszych, spoczników. To wszystko jest element większej dużo większej analizy ruchu. To powinno być skoordynowane również z realizacją spowolnienia ruchu na Julianowie, które jest realizowane przez Zarząd Dróg i Transportu. Jest tu dużo elementów, które należy wziąć pod uwagę”.

Pan Marcin Hencz wiceprzewodniczący Komisji poprosił o stanowisko Zarząd Dróg i transportu.

Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „temat przejścia dla pieszych i rozwiązań kwestii rowerowych na skrzyżowaniu ulicy Zgierskiej i Świętej

Teresy jest obecnie przedmiotem analiz i możliwości wdrożenia tego projektu, który był przedstawiany po komisji wyjazdowej. Chcemy wykonać mały test w zakresie możliwości wprowadzenia lewoskrętu ze Świętej Teresy w Zgierską, przy zastosowaniu tych elementów, które zostały zaproponowane. Myślę, że na kolejnej Komisji Transportu będziemy mogli przedstawić finalne propozycje. W opinii Zarządu zlokalizowanie przy wyjeździe z parkingu przejścia dla pieszych również nie zapewni należytego bezpieczeństwa osobom korzystającym z tego przejścia i przejazdu. Dalej mamy do czynienia z dosyć stromym zjazdem od strony ulicy Liściastej, nie są zachowane odpowiednie warunki, jeżeli chodzi o łuki samej drogi, również tramwaj, który rozpędza się – test wykonany w dobrych warunkach pogodowych w okresie, kiedy torowisko było suche, natomiast w sytuacji okresu zimowego, czy jesiennego gdzie na torowisku mogą zalegać liście prawdopodobnie wyniki tego testu byłyby znacząco gorsze. Co do zasady nie widzimy możliwości utworzenia w tym miejscu bezpiecznego przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego”.

Pan Marcin Hencz wiceprzewodniczący Komisji: „jeśli byśmy chcieli zrobić tam przejście dla pieszych A -musiałoby zawierać sygnalizację, B – być kładką, C – być przejściem w podziemnym pod ulicą, tak mam to rozumieć?”

Pan Tomasz Grzegorzyc z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „przy takich spadkach sygnalizacja świetlna mogłaby nie wiele dać. Kładka bądź jakieś przejście pod mostkiem wzdłuż rzeki, byle nie fizyczne przejście przez jezdnię”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK Sp. z o.o. : „Oglądając to skrzyżowanie, nie wiem, jaka jest koncepcja, czy ma być to przejście dla pieszych ze światłami czy bez,. Jeżeli ze światłami to mamy problem, bo nam to opóźni przejazd na trasie, ŁTR, który wcale nie jest szybki. Jeżeli ma być to skrzyżowanie bez świateł to proszę pamiętać, że pieszy nie ma pierwszeństwa na przejściu przez torowisko. Nie ma gdzie odczekać przejazdu tramwaju, bo tam takiego miejsca nie ma. Dlatego my też nie rekomendujemy takiego rozwiązania. Oczywiście kładka dla rowerzystów jest rozwiązaniem niezbyt szczęśliwym. Jeżeli chodzi natomiast o przekopanie się pod tym, to nie wiem czy miasto na to stać. Generalnie takie rozwiązanie ze światłami spowoduje wydłużenie czasu przejazdu przez trasę ŁTR-u, niebawem ruszy Zgierz i tych tramwajów będzie więcej, a przejście bez sygnalizacji świetlnej nie pozwoli pieszym czy rowerzystom zatrzymać się przed przejeżdżającym tramwajem, bo nie będą mieli gdzie”.

Pan Maciej Formański dyrektora Biura Inżyniera Miasta: „po wysłuchaniu głosów moich przedmówców niewiele mam do dodania w tej sytuacji. Jedyne powiem już to co było prezentowane wielokrotnie, że z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego najwięcej

argumentów podniósł Pan Prezes MPK z uwagi na duże natężenie ruchu na ulicy Zgierskiej. Brak miejsca pomiędzy jezdnią a torowiskiem dla pieszych. Nie ma możliwości blokowania tam czegokolwiek innego. Co najmniej sygnalizacja świetlna, jako Biuro Inżyniera Miasta rozumiemy argumenty związane z ruchem tramwajowym, podnosimy kwestię bezpieczeństwa i z tego punktu widzenia to jest absolutne minimum, czyli osygnalizowanie czy to przejścia dla pieszych, czy przejazdu rowerowego”.

Pan Marcin Hencz wiceprzewodniczący Komisji: „na mapie szerokość ulicy Zgierskiej jest na poziomie 10 metrów także, aby stworzyć wysypki dla pieszych, rozumiem te zarzuty odnośnie kwestii tramwajów, spowolnianie ŁTR-u to jest ostatnia rzecz, o której bym marzył. Dlatego proszę o odniesienie się do przedstawianych opinii Departamentu Ekologii czy rozważaliście może jakieś inne rozwiązania na to miejsce i jakie są różnice kosztowe, jaka jest szansa realizacji niż tylko przejście w poziomie”.

Pani Aleksandra Sztuka-Tulińska p.o. z-cy dyrektora Departamentu Ekologii i Klimatu: „jeśli chodzi o zmianę lokalizacji tego miejsca, ja się przyznaję nie jestem drogowcem i nie mam pojęcia o projektowaniu dróg. Muszę przyjąć to, co słyszę, że jest poważny problem jak sami mieszkańcy wskazywali, że ulica Zgierska jest ruchliwa i jest niebezpieczna dla pieszych. Jeśli chodzi o alternatywy to na przykład w planie miejscowym z 2012 roku, który obowiązuje dla tamtego terenu, jako docelowe przejście pomiędzy parkami nad Sokołowską i Julianowskim jest zaproponowane przejście podziemne pod ulicą Zgierską obok koryta rzeki, czyli rozszerzenie mostu nad Sokołowską i puszczenie dołem przejścia dla pieszych. Natomiast my wstępnie analizowaliśmy to rozwiązanie i ze względu na to, że zarówno po jednej jak i po drugiej rosną drzewa to koryto przechodzi też blisko istniejącej zieleni poszerzenie tego przejścia mogłoby spowodować konieczność usunięcia bardzo dużej ilości drzew, a po drugiej mogłoby zachwiać warunki wodne, które tam występują. Do tego byłoby bardzo kosztownym przedsięwzięciem, bo trzeba by było przebudowywać całą ulicę Zgierską na tym fragmencie, nad tym przejściem. Druga opcja, przejście górą, które w jakimś stopniu rozważaliśmy i znowu mamy tutaj konieczność usunięcia części drzew, ponieważ tę konstrukcję kładki trzeba byłoby wykonać. Ta kładka musiałaby się znajdować na dużej wysokości nad ulicą Zgierską, a więc rampa prowadząca do tej kładki, bądź też np.: schody i winda też zajęłyby odpowiednio dużo więcej miejsca na terenie jednego i drugiego parku. Znowu ingerencja w zielen i niezbyt estetyczny element przestrzeni, a do tego też teraz wytyczne projektowe wskazują na to, żeby przejścia dla pieszych, przejazdy rowerowe jednak robić w poziomie 0, tak, aby były jak najbardziej dostępne dla użytkowników. Jedynym najsensowniejszym rozwiązaniem było robienie, projektowanie przejścia przez ulicę, jako

zwykłego przejścia dla pieszych. Były rozważane zarówno warianty z sygnalizacją świetlną jak i bez, na chwilę obecną w koncepcji wrysowanej jest przejście z sygnalizacją świetlną”.

Mieszkaniec: „dziękuję bardzo, dziękuję wszystkim za wysłuchanie nas. Ja bym chciał nawiązać do tego, co było mówione wcześniej, co zauważył Pan Marcin Hencz jezdnia ma w tym miejscu 10 metrów szerokości z tego, co się orientuje proszę mnie poprawić, jeśli tak nie jest Zgierska na tym odcinku jest drogą klasy Z wymóg szerokości dla drogi klasy Z to jest 3, 5 metra jeśli chodzi o szerokości pasu ruchu, więc ta ulicę można spokojnie zwęzić do 7 metrów. Myślę, że to również będzie odpowiednie dla pojazdów MPK, bo wiem, że MPK wymaga na remontowanych ulicach odpowiedniej szerokości. Myślę, że można wygospodarować te 2, 25 metra na azyl, bo takie są wymogi prawne, a azyl między jezdnią a torowiskiem, tak, aby tego ruchu tramwajowego nie zaburzać, bo jest to bardzo ważne. Kolejne rzecz, jaką chciałbym zaproponować to jest pomysł przeniesienie wjazdu na ten parking na odcinek północny, przebudować na północną stronę parking, aby była jak największa gdzie to przejście może być wykonane. Jeśli chodzi o kładkę to, to jest bardzo ciężkie z tego względu, co powiedziała Pani Aleksandra, a przejścia podziemne jest uczucie zagrożenia, poczucie niebezpieczeństwa i dla pieszych to nie jest nic przyjemnego. Takich rozwiązań powinno się unikać. To są dwa punkty, które chciałbym przedyskutować z Państwem, czyli to miejscowe zawężenie, a drugie zmiana lokalizacji wjazdu na parking, tak, aby to przejście dla pieszych w tym miejscu można by było zrealizować”.

Mieszkaniec nr 2: „ja w kwestii formalnej jeszcze wrócę do poprzedniego punktu, bo Pan określił, powiedział, że Pandomaga się odpowiedzi. Ja chciałem to sprostować, że wiele osób jest autorami tego i właściwie Pan..... reprezentował nie tylko siebie, ale także dużo innych osób i tak bym prosił to traktować. To nie są jego żądania tylko nasze wspólne. Po drugie chciałem powiedzieć, że ta budowa kładki wydaje mi się absolutnie złym pomysłem, z którego należy zrezygnować w pierwszej kolejności także ze względu na to, że nie wyobrażam sobie kładki dla rowerów, a również wszystkie osoby z chorym sercem są w ten sposób eliminowane. Chciałbym, aby z rozważań wykreślić pomysł kładki całkowicie”.

Pan Marcin Hencz wiceprzewodniczący Komisji: „trudno wyobrazić sobie w tamtym miejscu kładkę, to byłby raczej most, a nie kładka, poza tym bardzo zaburzyłoby to estetykę powierzchni. Jeśli chcemy prowadzić dyskusję to albo przejście poziome, albo przejście podziemne, w formie tunelu, ale o tym otworzymy dyskusję ”.

Radny p. Mateusz Walasek: „ja chciałbym wystąpić z apelem, żeby nie myśleć o tym w postaci jednowymiarowej, czyli tego, co jest tylko i widoczne na mapie takiej płaskiej, tylko,

aby spojrzeć na trzeci wymiar tego miejsca to znaczy pion. Tu dochodzimy do ciekawych wniosków. Rację ma Pan Prezes MPK, Pan Dyrektor, ZdiT, że tam jest duże nachylenie, co więcej ja wiem, że tam historycznie jest największe nachylenie w Łodzi. Nie ma drugiego takiego miejsca w Łodzi na sieci tramwajowej. Tam wielokrotnie są problemy, szczególnie jak jest wilgoć z podjechaniem tramwajów. Tam było wielokrotnie podsypywane. Tam jest inny profil drogi, inny profil torów tramwajowych, co też budzi pytanie czy tam będą schody w tym miejscu, mówię o miejscu na dole gdzie jest rzeka. To będą schody z jezdni później na tory tramwajowe, niezależnie ile zrobimy zatok, jak zawężymy ulice Zgierską to zupełnie nie zmieni tego faktu, że tam są różnice poziomów oraz wielkiego nachylenia torów tramwajowych. Co więcej druga sprawa związana z różnicą poziomów jest taka, że jezdnia a i tory tramwajowe tym bardziej znajdują się wyżej niż poziom parku i poziom ruchu ludzi. Jeżeli ludzie poruszają się wzdłuż rzeki to żeby przejść do tego przejścia będą musieli pokonać większą różnicę wysokości niż na kładce. Oczywiście kładce jestem przeciwny, bo ta różnica byłaby tym większa, ale nie o to chodzi. Najlepiej ten ruch kanalizować wzdłuż rzeki taki jest układ ścieżek w tym parku i stąd ta jedyna, która może być rekomendacja w moim odczuciu to przejście podziemne, bo niezależnie czy zrobimy zatoki, czy nie to tramwaje będą miały problem z zatrzymywaniem się, co jest historycznie potwierdzone. Ten układ komunikacyjny, aby współgrał z układem ścieżek. Oczywiście można budować nowe ścieżki w parkach, ale, po co jeśli ludzie nie są nich przyzwyczajeni i jeśli przejście będzie odsunięte od tych obecnych ścieżek tam gdzie jest ten ruch wzdłuż stawu to wydaje mi się, że nim zainteresowanie nie będzie tak znacząco odbiegać od tego przejścia, które obecnie jest i które jest też odsunięte od tego układu ruchu. Jeżeli chcemy rzeczywiście znieść podział to ten podział powinien być zniesiony wzdłuż osi parku. Jedynym rozwiązaniem jest przejście podziemne”.

Mieszkanek: „nie była poruszana jeszcze jedna sprawa, która łączy się z jednej strony z tymi zagadnieniami transportowymi, a z drugiej z kwestia połączenia wszystkich parków, po trzecie ta kwestia była w proteście mieszkańców też podnoszona, właściwie nie odniesiono się do niej, chodzi o hałas związany z ruchem zarówno na ulicy Zgierskiej jak i Łągiewnickiej, ale także od alei Włókniarzy. Ten park planowany jest rozdzielony tymi ważnymi drogami a w żaden sposób i żadnym momencie tak na poważnie nie odniesiono się do zagrożenia hałasem. To było zgłaszane na konsultacjach. Proponowano ograniczenie prędkości, zaplanowanie cichej nawierzchni, ograniczenie prędkości na Zgierskiej i Łągiewnickiej. Chciałabym dołączyć tę sprawę hałasu, która z jednej strony łączy się z

rozwiązaniami transportowymi, z drugiej strony z zagadnieniem połączenia tych wszystkich parków, ale z trzeciej strony łączy, z jakością wykorzystania tych parków. Z jakością przebywania w tych parkach, ponieważ z mapy akustycznej zdecydowanie wynika, że hałas głęboko wnika w obszar parków i w obszary sąsiednie z parkami zamieszkały przez ludzi”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „hałas to nie jest zakres komisji, akurat tego punktu, czy nawet ogólnie tego szlaku, tylko raczej dyskusji nad programem, które wiem, że miasto zaczyna realizować. Nie wyobrażam sobie montowanie ekranu, bo to odłączyłoby parki. Dziś nie będziemy dyskutować na temat hałasu w mieście, bo nie ma to bezpośredniego związku”.

Pan Zbigniew Papierski Prezes MPK Sp. z o.o.: „ja prosiłbym o wyrozumiałość, ponieważ rozważamy kładkę, rozważamy tunel, mamy środki, jeśli rozważamy inwestycję, to ja zaproponuję połączenie dwóch rzeczy możliwość komunikowania się między tymi dwoma parkami i atrakcję turystyczną. Po oby dwu stronach Zgierskiej budujemy służę i przeprawę wodną organizujemy przeprawę wodną pomiędzy dwoma parkami. To taki mój autorski pomysł, abyście Państwo też to rozważyli, bo to mogłaby być ciekawa propozycja i nie mielibyśmy kolizji z autami, tramwajami, a dzieci miałyby uciechę”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „musimy mieć świadomość, że miasto jak analizowało różne alternatywne formy niż przejście w poziomie to koszty realizacji były zbliżone do łącznych środków, które są planowane na stworzenia tego ciągu. Musimy się skupić, co tam jest możliwe do zrealizowania w ramach tego projektu, bowiem nie znajdziemy 15 mln zł na to przejście. Nie da się połączyć parków niełączących ich. Rozumiem opinie negatywne, pytanie czy my nie moglibyśmy spojrzeć w alternatywny sposób, czyli zawężając pasy ruchu na pewnym odcinku Zgierskiej, uspakajając ten ruch, czy stwarzając separację torowiskiem, a jezdnią. Oczywiście tramwaj ma zawsze pierwszeństwo i tutaj nikt nie oczekuje, że tramwaj będzie się tam zatrzymywał. Czy z wizji lokalnych, które Zarząd Dróg i Transportu przeprowadzał wynika czy mamy przestrzeń, na której mógłby się zatrzymać pieszy przechodząc przez jezdnię, ale zatrzymując się przed torowiskiem, czy ta przestrzeń bezpośrednio za tym torowiskiem, czy tam można wysypać jakąś groblę, aby ten pieszy mógł się zatrzymać?”.

Pan Maciej Formański dyrektora Biura Inżyniera Miasta: „z wycieczek rowerowych bardzo mi zależy na połączeniu tych parków, lecz jako osoba nadzorująca oddział, który jest zarządzający ruchem na drogach patrzymy wyłącznie na kwestie bezpieczeństwa i natężenie

ruchu na Zgierskiej, natężenie ruchu tramwajowego i brak miejsca, pewnie są dobre pomysły, tylko ja ich w tej chwili nie znam. Nasza uwaga koncentruje się wokół miejsc, które już istnieją czyli przejście osygnalizowane przy ulicy Liściastej, oddalonej od rzeki około 280-290 metrów lub przejście przy ulicy Świętej Teresy oddalone od tej rzeki około 190-200 metrów. To jest skala nadłożenia drogi, a oczywiście przejście, przy Świętej Teresy-Zgierskiej nie jest idealne. Jesteśmy w trakcie analiz również tego pomysłu z 2012 roku. Nie mam gotowej recepty, którą mógłbym zaproponować jakiś tok prac”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „pytania: szerokość jezdni 10 metrów, wymagamy ustawowo 7 metrów, czyli mamy rezerwy 3 metry, z czego 2, 5 potrzeba na zrobienie wysepki na środki jezdni, jak i moglibyśmy pół metra dołożyć na odseparowanie torowiska od jezdni. Jeśli chodzi o moje stanowisko to jednak, jeśli się decydujemy na takie rozwiązania to jednak tam powinno być jak najwięcej przestrzeni pomiędzy torowiskiem, a jezdnią i to jest nawet ważniejsze od samej wysepki po środku, bowiem w świetle zmian przepisów w Polsce głównie pod tym względem zagrożeniem rzeczywiście jest tramwaj, bo tramwaje potrzebują dużej prędkości, a tym samym nie może być sytuacja, w której ktoś schodzi z jezdni i nie ma się gdzie zatrzymać. Biorąc pod uwagę, że to ma być również przejazd rowerowy to tej przestrzeni musi być znacząco tyle, aby się rower zmieścił. Czy podałem dobre szerokości? Druga sprawa poruszany był wątek sygnalizacji, jak było to analizowane przez ZdiT czy BIM to mówimy tutaj o sygnalizacji, która byłaby sprzężona ze światłami na ul. Liściastej”.

Pan Maciej Formański dyrektora Biura Inżyniera Miasta: „mówimy o wariancie, jaki jest w całym mieście. To nie jest tak, że na każde wezwanie pieszego ta sygnalizacja musi się uruchamiać, o ile umiemy wykryć tramwaj to umiemy przewidzieć miejsce, moment, w którym ta sygnalizacja może być włączona, to nie jest tak, że w 100% zapewnimy, że żaden tramwaj tam nie stanie”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „czy istnieje wyjazd z parkingu przy parku jest dodatkowym problemem i czy nie warto go przenieść, czy to jest możliwe?”

Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „nie za bardzo rozumiem cel przeniesienia tego parkingu na północ, ponieważ jest to nowy pomysł to po pierwsze ten parking gdzie zjazd jest obecnie dochodzi praktycznie do linii drzew, on potnij w większej odległości idąc na północ jest znacząco odsunięty od ulicy Zgierskiej, więc

należałoby wybudować znacząco dłuższy zjazd. Jest tam znacząca różnica poziomów. Druga rzecz wchodzimy w strefę oddziaływania skrzyżowania”.

Pan Maciej Formański dyrektora Biura Inżyniera Miasta: „otrzymałem informacje od moich współpracowników, że jezdnia ma 9 metrów szerokości”.

Mieszkaniec: „ja chciałbym skanalizować te rozmowę, bo wydaje mi się, że w tych czasach, co idą jednak bardziej powinniśmy zwracać uwagę na wygodę i komfort pieszych niż na wygodę samochodów i tramwajów. Tak jak my od początku sugerowaliśmy taki kierunek zmian na ulicy Zgierskiej polegający na tym, żeby spowolnić tam ruch, by wymusić spowolnienie ruchu dla wzrostu bezpieczeństwa. To wydaje nam się, że różnego rodzaju elementy fizyczne wymuszające spowolnienie ruchu. Sugerujemy do 30 km /h spowodują i że ta droga hamowanie tramwaju czy autobusu czy samochodu będzie mniejsza i wzrośnie bezpieczeństwo i będzie również mniejszy hałas. To jest kierunek, który forsujemy od początku podsuwając różne pomysły. Komfort pieszych i rowerzystów, a nie wygoda samochodów.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „tramwaje muszą nabrać prędkości, aby podjechać pod górę oraz mają odpowiednia prędkość zjeżdżając z góry i to powoduje, że jeśli one będą jechać od Liściastej i się zatrzymają, a będzie np. deszczowy dzień część tramwajów chyba PESY mają problemy z podjazdem one nie zdążą nabrać takiej prędkości, aby podjechać pod te górę i staną. To się zdarzało wielokrotnie, nie wszystkie tramwaje mają piaskarki, więc w okresie, kiedy jest zima mogą mieć problemy. Z drugiej strony zjeżdżając tramwaj potrafi się siłą fizyki rozpędzić do prędkości 60 km/h zjeżdżając, aby go odpowiednio wyhamować, on potrzebuje odpowiedniego odcinka, aby on wyhamował do ulicy Liściastej w sposób komfortowy. To jest natura problemu z tym przejściem i dlatego rozmawiamy i pojawiła się sugestia, aby początkowo tam, gdzie ono miało powstać, czyli w miejscu gdzie jest mostek przesunąć na takie mniej problematyczne miejsce przy tym przejeździe. Tu nie chodzi o komfort kierowców, tylko o to by zapewnić obsługę tramwajową Radogoszcza, czy zakładamy, że mogą być z nią problemy. Wydaje mi się, że trudno odcinać takie duże osiedle od sprawnej komunikacji tramwajowej i stąd ta dyskusja”.

Mieszkaniec: „ja bym chciał się odnieść a propos do przełożenia tego przejazdu to była taka opcja zainspirowana właśnie tym, co powiedział Pan dyrektor Grzegorzyc o tym, że ze względu na to, że jest ten wyjazd to to przejście dla pieszych nie powinno być tam zlokalizowane stąd właśnie pomyślałem, że

jeśli przeniesiemy ten przejazd to wtedy będą większe szanse na to że potencjalne przejście może zostać tam zlokalizowane, chociaż przyznam że w momencie kiedy”

Pan Tomasz Grzegorzyc z-ca Dyrektora ZDIT: „przepraszam, ale nie przypominam sobie abym mówił, że jest jakaś kolizja między zjazdem z parkingu a przejściem, jeżeli tak pan zrozumiał to najmocniej przepraszam, ale nie mam takiego stanowiska”

Mieszkaniec: „Dziękuję za sprostowanie, natomiast, jeśli chodzi o szerokość zastanawiałbym się, że jeśli jest tam jezdnia ma faktycznie 9 metrów to zmienia bodajże metr, można by przemodelować nieco ten fragment tam niekoniecznie może być ciężko od strony południowej od strony północnej tam jest taki fragment niewykorzystanego trawnika na przykład i trochę jakby to pół metra by było trzeba to z tego miejsca można by było trochę uczknąć, taka luźna sugestia żeby to dwa i pół metra po prostu było i uważam, że w tym momencie powinniśmy zastanowić się jak zrobić to przejście dla pieszych na poziomie zero jak inżyniersko wymodelować tą skarpe od strony osiedla Liściasta, może trochę odsunąć tę drogę rowerową, która jest tam zrealizowana i zlokalizowana by ułatwić zjazd na nią i ułatwić również przejście dla pieszych i w tym momencie pomysły przejść podziemnych tak jak było wspomniane no niestety są trochę fantazją i zbyt drogą na cienie możliwości finansowe, jakimi dysponujemy, więc chciałbym abyśmy wszyscy pracowali w kierunku tego żeby to przejście powstało w akceptowalnej dla wszystkich formie na poziomie zero, po prostu dziękuję”

Mieszkanica: „Ja również udzielałam w proteście sprawie projektu parku natomiast w tym temacie chciałam tak trochę podsumować, bo jeżeli dobrze rozumiałam to jest część taboru tramwajowego, który jeździ na tej linii, który ma problemy z podjechaniem pod tę górkę czy też zjechania z górki, to były te piaskarki te tramwaje PESA, o których Pan mówił, teraz tak się zastanawiam, że skoro tylko część tramwajów ma z tym problem to nie można dostosować takiego doboru taboru, który jeździ na tej linii żeby tam jeździły tramwaje, które tego problemu nie będą miały, czyli nie tramwaje PESA i tramwaje, które mają te piaskarki nie wiem czy to jest moje jakieś utopijne podejście?”

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: „Ja też nie mam takiej wiedzy technicznej, co do taboru, ale tłumaczyli mi to motorniczy niektórzy nie pamiętam czy to dokładnie o PESE chodziło, ale, o co chodzi, bo są różne formy napędu

w tramwajach i na przykład chyba i najsprawniej sobie radzą te tramwaje Konstale, ale jest pytanie czy odbierać mieszkańcom Radogoszcza prawo do niskiego taboru z tego powodu, to nie jest takie łatwe do modelowania, my w Łodzi mamy wiele miejsc w których określony tabor musimy posyłać bo wiem są określone łuki czy wysokości przystanków czy szerokości różne to i tak jest już dosyć zagniatana układanka na terenie miasta no i raczej powinniśmy unikać takiej sytuacji gdzie komplikujemy i na przykład nie wymuszamy na mieście wymiany floty na dany odcinek no, bo po tym ŁTRze chodzą tramwaje dedykowane kupione pod właśnie pod ten ŁTE, może po prostu trzeba zwiększyć ilość testów pojawił się zarzut, że był on robiony w określonych warunkach i może po prostu trzeba biorąc pod uwagę, że mamy tę realizację pewnie troszkę czasowo odwleczoną tego projektu może powinniśmy to może jest sugestia taka do MPK i do ZDIT-u żeby zrobić testy także w innych warunkach i one by po prostu już na żywo by odpowiedziały czy ten problem jest czy nie. Skory my tutaj, jako Urząd stoimy na takim stanowisku Państwo, jako Urząd a my, jako radni mamy to rozliczyć, przepraszam, bo mi się to złało to może warto by było żeby przy okazji tego projektu, tego parku skoro się tak przygotowujemy po prostu zlecić jakiemuś audytorowi zewnętrznemu czy nawet na zasadzie wstępnego projektu się pochylił nad tym miejscem i wszystko żeby przeliczył sprawdził przeanalizował pod kątem prawnym bezpieczeństwa, no bo tak naprawdę jesteśmy w sytuacji trochę pewnej opinii i także pewnych oczekiwań, które no musimy jakoś ze sobą połączyć i nawet, jeśli się pojawiają zarzuty od mieszkańców co do tego, że stanowisko ZDIT-u, MPK, BIM-u jest zbyt konserwatywne no to może odpowiedź od takiego nie zależnego podmiotu byłaby pod tym względem, mogłaby być uznana za bardziej obiektywną rozstrzygającą. Ja osobiście stoję na stanowisku, że w tym miejscu to miałyby rację bytu to jest jakiś konsensus i pod względem pieszych i pod względem taboru tramwajowego, ale to jest moje zdanie tak jak mówię raczej bym oczekiwał zrobienia może jeszcze kilku testów w okresie bardziej deszczowym, czy to jest fakt, że te tramwaje będą miały problemy czy nie. Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Czy jest możliwość, moje pytanie do ZDIT-u zrobienia tam jeszcze jakiś prób w okresie nie sprzyjającej aury”

Pan z MPK: „Ja uczestniczyłem w tym przejeździe on był w czerwcu wykonywany powiem tak rzeczywiście zahamowaliśmy i ruszyliśmy bez problemu największy problem jest z zatrzymaniem się tramwaju jadącego z górki, z tego powodu, że w okresie jesiennym a są tam liście i drzewa blisko ul. Zgierskiej liście na szynach działają tak jak lód na jezdni. My taki test przeprowadzaliśmy

na równej nawierzchni na ul. Srebrzyńskiej gdzie są podobne warunki jeśli chodzi o drzewa , tam jest ruch powiem tam, jechaliśmy 10 na godzinę w tramwaju który nie posiadał piasecznic, czyli nie był wyposażony w ten system gdzie jest sypany piasek na tory przed kołem i z prędkości 10 km na godzinę używając wszystkich systemów hamowania zatrzymaliśmy się 30 metrów za przystankiem, ten tramwaj po prostu płynie po tych torach, tramwaj waży 30 ton, tam jest z górki nawet jak czerwone światło się zapali to jest niestety duża szansa, że te tramwaj nawet jak będzie chciał się tam zatrzymać to on po prostu się nie zatrzyma. Takie mieliśmy do tej pory doświadczenia z tramwajem w porze jesiennej oczywiście latem nawet zimą, jeśli są ujemne temperatury najgorsze warunki dla tramwajów to są warunki jesienne gdzie są liście na szynach to jest jak lód na jezdni, także tak to wygląda”

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: „w sytuacji, pytałem się wcześniej p. Macieja Formańskiego, w sytuacji gdybyśmy się zdecydowali jednak na montaż sygnalizacji w tym miejscu to nie można by było ją połączyć właśnie w taki sposób, że tramwaj, który jedzie od strony miasta przekracza najpierw ul. Pojezierską ma przystanek przed ul. Biegańskiego, tak chyba, następnie zjeżdża tym torem żeby wyjechać do ul. Liściastej. To wszystko zajmuje określony czas, który można wyliczyć i pod tym względem nawet bez czujnika założyć, kiedy to światło ma być czerwone, a kiedy ma być zielone. Czy mówię o takiej rzeczy, która jest niemożliwa do zrealizowania?, nie wyobrażam sobie sytuacji, w której ten tramwaj miałby tam stać na czerwonym i tu się całkowicie zgadzam z tą opinią, która była przed chwilą, że on po prostu by nie wyhamował jak to światło by się zaczęło zmieniać, nie ma szans żeby zatrzymać zjeżdżający tramwaj, pytanie czy w sytuacji, w której się zdecydujemy na sygnalizację nie można by tak zrobić żeby ten tramwaj tam nigdy nie miał zielonego światła, czerwonego”.

Pan Tomasz Grzegorzyc z-ca dyrektora Zdit: „nawet jeżeli będzie sygnalizacja to istnieje istotne ryzyko że tramwaj się nie zatrzyma, sygnalizacja może stracić łączność z sąsiednim skrzyżowaniem, sygnalizacja może się wyłączyć, natomiast zagrożenie, które było nadal pozostaje. Oczywiście technicznie wszystko jest możliwe natomiast trzeba wziąć pod uwagę, że technologia też czasami zawodzi”.

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: rozumiem, że w sytuacji, w której sygnalizacja się wypina z systemu i przechodzi w tryb awaryjny to w takim momencie też widzisz, że ta sygnalizacja nie działa i musi zachować ogólne zasady, czyli jemu ustępują kierowcy, ale on musi ustąpić pierwszeństwa tramwajom. Widzę, że, na razie nie ma głosów w dyskusji, myślę, że to jest znak, że powoli zmierzamy do jej końca. Czy ja mógłbym prosić kogoś jeszcze z Departamentu Ekologii, może, p. Aleksandrę o odniesienie się do tego czy tam nie można by było przeprowadzić jakiś audytów bezpieczeństwa czy nawet jakiegoś wstępnego projektu rozwiązania tego tematu żebyśmy rozmawiali po prostu o konkretnym projekcie, bo na tę chwilę to jest raczej taka koncepcja, która jest negowana przez część Urzędu Miasta mniej lub bardziej zasadnie no i także mamy tutaj pewne swoje oczekiwania, jako mieszkańcy i jako inni urzędnicy, czy nie można by po prostu tego miejsca zdiagnozować, żeby zobaczyć to rozwiązanie w praktyce”.

P.o. Zastępcy Dyrektora Wydziału Ochrony Środowiska p. Aleksandra Sztuka-Tulińska: na pewno na chwilę obecną taki audyt zewnętrzny byłby zasadny, co do tego nie mam żadnych wątpliwości, natomiast, jeśli chodzi o zamówienie go to może panowie ze ZDIT-u czy BIM-u byli by w stanie podpowiedzieć. Nie wiem ile taki audyt mógłby kosztować, na pewno trzeba by było go zlecić osobno. Na pewno nie mamy w tym momencie budżetu na to, natomiast musimy ten temat rozpoznać, zobaczyć, jakie to są koszty, z czym to by się wiązało, kto może to zrobić i wtedy będziemy w stanie odpowiedzieć bardziej konkretnie

Wiceprzewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: widzę, że już każdy przedstawił swoje stanowisko w tej dyskusji. Ja osobiście sugerowałbym zrobienia tego audytu może jeszcze kilku testów i wtedy powrotu do niej tak jak mówiłam mamy na to pierwotnie trochę więcej czasu niż pierwotnie zakładano także myślę, że znajdziemy jakiś sposób rozwiązanie. Jeśli nie ma więcej pytań w dyskusji chciałem zakończyć pkt.3”. Czy są jakieś wnioski od mieszkańców czy ktoś chciałby zabrać zdanie z Urzędników w jakiejś kwestii związanej z transportem bądź z zielenią. Nie widzę zgłoszeń także zamykam pkt.4 i tym samym zakańczam dzisiaj naszą komisję”.

Ad.4 Sprawy różne i wniesione.

Pan Marcin Hencz Wiceprzewodniczący Komisji: „Czy są jakieś wnioski od mieszkańców czy ktoś chciałby zabrać zdanie z Urzędników w jakiejś kwestii związanej z transportem bądź z zielenią. Nie widzę zgłoszeń także zamykam pkt.4 i tym samym zakańczam dzisiejszą naszą komisję”.

Protokół sporządziła

Joanna Kaźmierczyk

Aneta Rabenda

Przewodnicząca Komisji

Antonina Majchrzak

Wiceprzewodniczący Komisji