

Protokół nr 3/VI/2024
posiedzenia Komisji Transportu i Ruchu
Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 25 czerwca 2024 r.

I. Obecność na posiedzeniu:

stan Komisji - 8 radnych
obecnych - 2 radny
nieobecnych - 0

oraz zaproszeni goście.

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

Zaproszenie dla radnych stanowi załącznik nr 3 do niniejszego protokołu.

II. Posiedzeniu Komisji przewodniczyli:

Przewodniczący Komisji radny p. Marcin Hencz

III. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie porządku obrad.
2. Zaopiniowanie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia płatnego parkowania pojazdów samochodowych na drogach publicznych w Łodzi oraz opłat za postój w tej strefie i sposobu ich pobierania – **druk nr 143/2024**.
3. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (z perspektywą do 2040) – druk nr 148/2024.
4. Sprawy wniesione i różne wnioski.

Ad. pkt. 1. Przyjęcie porządku obrad.

Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz otworzył posiedzenie Komisji następnie poinformował, że do Komisji wpłynęła autopoprawka do projektu uchwały w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie miasta Łodzi na 2024 rok – **druk nr 156/2024** oraz autopoprawka do projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej miasta Łodzi na lata 2024-2050 – **druk nr 157/2024**, zaproponował rozszerzenie porządku obrad i rozpatrzyć jako punkt 2a i 2b Zapytał czy są uwagi do zaproponowanego porządku posiedzenia.
Uwag nie zgłoszono.

Komisja przez aklamację przyjęła porządek posiedzenia.

Porządek po zmianach:

1. Przyjęcie porządku obrad.
2. Zaopiniowanie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia płatnego parkowania pojazdów samochodowych na drogach publicznych w Łodzi oraz opłat za postój w tej strefie i sposobu ich pobierania – **druk nr 143/2024.**
- 2a. Zaopiniowanie autopoprawki do projektu uchwały w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie miasta Łodzi na 2024 rok – **druk nr 156/2024.**
- 2b. Zaopiniowanie autopoprawki do projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej miasta Łodzi na lata 2024-2050 – **druk nr 157/2024.**
3. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (z perspektywą do 2040) – **druk nr 148/2024.**
4. Sprawy wniesione i różne wnioski.

Ad.pkt.2a Zaopiniowanie autopoprawki do projektu uchwały w sprawie zmian budżetu oraz zmian w budżecie miasta Łodzi na 2024 rok – druk nr 156/2024.

Pani Sylwia Jakiel z-ca Dyrektora Wydziału Budżetu przedstawiła projekt uchwały, którego druk stanowi załącznik do protokołu.
Wobec braku pytań i głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji poddał pod głosowanie.

Komisja w głosowaniu; 6 głosów „za”, 0 głosów „przeciw” i 1 głos „wstrzymujący się” – wydała opinię pozytywną.

Ad.pkt.2b. Zaopiniowanie autopoprawki do projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie Wieloletniej Prognozy Finansowej miasta Łodzi na lata 2024-2050 – druk nr 157/2024.

Pani Sylwia Jakiel z-ca Dyrektora Wydziału Budżetu przedstawiła projekt uchwały, którego druk stanowi załącznik do protokołu.

Wobec braku pytań i głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji poddał pod głosowanie.

Komisja w głosowaniu; 6 głosów „za”, 0 głosów „przeciw” i 2 głosach „wstrzymujący się” – wydała opinię pozytywną.

Ad. pkt. 3. Zaopiniowanie projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie ustalenia płatnego parkowania pojazdów samochodowych na drogach publicznych w Łodzi oraz opłat za postój w tej strefie i sposobu ich pobierania – druk nr 143/2024.

Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu przedstawił projekt uchwały, którego druk nr 143/2024 stanowi załącznik do protokołu.

Wobec braku pytań i głosów w dyskusji Przewodniczący Komisji poddał pod głosowanie.

Komisja w głosowaniu: 8 głosów „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” – wydała opinię pozytywną.

Ad. pkt. 4. Zaopiniowanie projektu uchwały w sprawie przyjęcia „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitarne­go 2030 (z perspektywą do 2040) – druk nr 148/2024.

Pani Karolina Włodarska BSM – przedstawiła projekt uchwały, którego druk nr 148/2024 stanowi załącznik do protokołu.

Pan Maciej Mysana Kierownik projektu i Pan Robert Wojciechowski ZDG TOR omówił „Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitarne­go 2030 (z perspektywą do 2040) – plan stanowi załącznik do protokołu.

Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz; „co z tego raportu dla nas konkretnie wynika?”.

Pan Maciej Sobieraj; „generalnie strategia zrównoważonej mobilności przede wszystkim mówi o tym jak powinien rozwijać się obszar metropolitarny, tak, żeby transport, przemieszczanie się było w jak najbardziej zrównoważony sposób w kontekście delimitacji pojazdów indywidualnych, lepszego wykorzystania energii do tego, aby przemieszczać się w obszarze. To jest podstawowa rzecz, druga rzecz jest taka w załączniku nr 3, w którym są wskazane karty (pokaz slajdów). Slajd mówi o wymianie i modernizacji taboru tramwajowego i są w określonych kategoriach działania, które powinny zostać podjęte w ramach całego obszaru. O tyle ta strategia dla całego obszaru jest istotna, że jeżeli przyjmowana jest przez Radę Gmin, to mają pełną świadomość tego na co się umawiamy. Być może modernizacja taboru tramwajowego nie dotyczy wszystkich gmin to jest obszar, który też jest w jakiś sposób związany z funduszami unijnymi, z dofinansowaniem, z wkładem własnym. To jest operacja finansowo-organizacyjna. To jest cały dział planowania przestrzennego, który mówi o tym jakie zasady powinny być stosowane, żeby ten obszar metropolitarny nie uległ ekspensywnemu rozrostowi mieszkań, domów, co będzie grozić rozbudową siatki ulic, trudnością w wprowadzeniu transportu publicznego. Wiemy jakie subernizacja niesie za sobą skutki. Inna sprawa dotyczy transportu zbiorowego, ale w różnych obszarach, tam, gdzie mamy to twarda infrastrukturę kolejową, tramwajową. Dedykowana jest tym gminom przez, które przebiega ta infrastruktura. Temat to jest komunikacja autobusowa, inne tematy związane są z integracją taryfową, ze wspólnymi standardami rozkładów jazdy, czy też ze stronami, aplikacjami, które integrują rozkłady jazdy, tak, aby pasażerowie mogli po tym obszarze poruszać posiadając zintegrowaną informację pasażerską. Mamy kwestię również związane z bezpieczeństwem. Wskazanie na pewne

standardy, które powinny być spełniane w tych kartach też jest o tym mowa dotyczące poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kwestia mobilności logistycznej, czyli logistyka miejska. Promocja, edukacja związana ze zrównoważoną mobilnością to jest niezbędne, aby wszyscy mieszkańcy zrozumieli dlaczego to robimy, po co to robimy, ale też z jakich narzędzi i jakich rozwiązań będą mogli korzystać, żeby poruszać się w inny sposób. Załącznik strategia pokazuje pewne ramy, pewne punkty, na których powinien się obszar skupić. Załącznik nr 3 mówi o konkretnych działaniach. Później w planach operacyjnych trzeba zejść poziom niżej. Jak zgodnie z tą kartą wymiany modernizacji tramwaju postąpić. Staramy się wdrażać taką kartę, bo rozmawiamy z gminami jak wykorzystać środki z KPO na to, aby tramwaje nabyć do obsługi tramwajów podmiejskich i takie spotkanie będziemy mieli w przyszłym tygodniu. Przygotowujemy wniosek o dofinansowanie. Współpracujemy wspólnie ze wszystkimi Gminami na bazie tego, co zostało wypracowane. Istotna jest koordynacja utworzenie zespołu w ramach Stowarzyszenia Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, który będzie posiadał przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego na szczeblu Gmin i szczeblu Powiatu”.

Przewodniczący Komisji; „czy w przypadku jeśli cały nasz obszar zaakceptuje ten plan to gminy ościenne nie będą mogły korzystać ze środków unijnych na rozbudowę infrastruktury, która wspiera rozlewanie miasta?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „założenia są takie, że jeżeli chcemy dostać dofinansowanie projekt powinien być zgodny z tym dokumentem. Same zapisy na tyle ile jest to możliwe ograniczają rozlewanie się miasta i prowadzą do tego, aby tak zarządzać mobilnością, transportem, infrastruktury rowerowej i pieszej, aby uniknąć rozlewania się miasta. Jeśli Państwo przyjmiecie dokument i inne Gminy też przyjmą dokument mogą się ubiegać o dofinansowanie takich projektów, które są zgodne ze strategią”.

Przewodniczący Komisji; „kto kontroluje?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „kontroluje Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Ministerstwo i jest rygorystyczne ocenie pewnych rzeczy”.

Przewodniczący Komisji; „Ministerstwo Transportu docelowo zahacza o ten dokument, czy on dotyczy wyłącznie środków unijnych?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „w samym planie działań są wskazane środki własne z Gmin, środki krajowe. Bezpośrednio traktujemy wszystkie źródła finansowania, jako możliwe do uzyskania przy tworzeniu tego dokumentu. Ten dokument będzie bezpośrednio wspierał działania związane z mobilnością, zapobiegał rozlewaniu się miast i odpowiadał działaniami na negatywne skutki transportu i zwiększenia transportu, głównie pasażerskiego”.

Pan Maciej Sobieraj; „to nie jest studium uwarunkowań przestrzennych dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, czy też miejscowe plany to jest dokument, który ma w jakiś sposób kontrolować wydawane środki unijne, aby ta zrównoważona mobilność była jak najbardziej efektywna”.

Pani Karolina Włodarska BSM; „my wiemy, że wiele jednostek Samorządu Terytorialnego z terenu, który planują aplikowanie o środki unijne z poziomu Regionalnego, ponieważ w strefie mają zapisane już te środki. To takie plany będą

przyjmowały. Przyjęcie przez organ uchwałodawczy Sumpa to jest warunek tylko dla tych jotestów, które mają ochotę ubiegać się o dofinansowanie na mobilność miejską”.

Pan Maciej Sobieraj; „jest kilka kart, które mówią o pewnej koordynacji, stworzeniu pewnych bilansów terenowych, pewnych założeń dotyczących terenów inwestycyjnych, z których to Gminy są rozliczane i raportują między innymi z tego Zespołu koordynującego”.

Przewodniczący Komisji; „kto wchodzi w skład zespołu, kiedy zostanie powołany?”.

Pani Karolina Włodarska BSM; „Zespół zostanie powołany przez Radę Stowarzyszenia Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego uchwałą, zgodnie z harmonogramem wdrażania Sumpa Zespół powinien zostać powołany jeszcze w tym roku. Jeśli Państwo Radni zdecydujecie się na jutrzejszej sesji przyjąć ten dokument to Stowarzyszenie niezwłocznie przystąpi do tego, aby poszczególne Jednostki Samorządu Terytorialnego wskazały osoby, które będą funkcjonować w tym Zespole”.

Przewodniczący Komisji; „czy on się przekłada na wydatkowanie środków z Urzędu marszałkowskiego?”.

Pani Karolina Włodarska BSM; „jeżeli Urząd Marszałkowski będzie chciał ubiegać się o dofinansowanie na projekty z zakresu mobilności miejskiej to także projekty składane do dofinansowania przez Samorząd Województwa muszą wynikać z Sumpa”.

Pan Maciej Mysana Kierownik projektu ZDG TOR; „sam dokument widzi się z planem transportowym, który został opracowany przez województwo. Te inwestycje, które zostały zadeklarowane przez Marszałka i będą realizowane na terenie łódzkiego obszaru metropolitalnego zostały wpisane i te dokumenty są komplementarne i widzą się z działaniami miejskimi również w zakresie działań związanych z koleją”.

Radny p. Mateusz Walasek; „ Rogów jest w tym obszarze, czy to się w planie objawia. Tam dochodzi do przepychanki między Urzędem Marszałkowskim a Stowarzyszeniem, czy ta kolej Rogowska się w ogóle objawia?”.

Pan Maciej Mysana Kierownik projektu ZDG TOR; „kolej Rogowska ta wąsko torowa pojawia się w raporcie diagnostycznym. Ona jest wskazana na wszystkich załącznikach. Nie ma sprecyzowanych działań, bo nie było jasnych, zadeklarowanych planów i wszystkie dokumenty, wszystkie inwestycje planowane, które otrzymywaliśmy od Urzędu w Rogowie są uwzględnione w takim stopniu jakim je dostaliśmy. Jeżeli nie było twardych, zadeklarowanych inwestycji bądź jasnych planów, które mogły się w ostatnich dniach zmienić i rozjaśnić to one są nie blokowane przez ten dokument, ale nie ma konkretnych wskazań”.

Radny p. Mateusz Walasek; „czy Ozorków i Gmina Zgierz cokolwiek wykazują jakiegokolwiek zainteresowanie tramwajem, czy Lutomiersk z Konstantynowem i czy w Aleksandrowie co do tramwaju cokolwiek się zmieniło?”.

Pan Maciej Sobieraj; „to jest strategia i ta strategia przewiduje i raport wskazuje na istnienie tych połączeń i rozwój tej komunikacji tramwajowej jest ujęty jako działanie natomiast ono nie mówi wprost o tym czy Konstantynów dogaduje się z

Lutomierskiem, czy Gmina Zgierz jest już gotowa z finansami do tego, aby to zrobić. Ten dokument jest podstawą do tego, aby można było zawnieć, czyli w dokumencie jest informacja o tym, że takie linie są, że takie linie wymagają modernizacji, że karta działań też na to wskazuje. Jeżeli wpływa wniosek o dofinansowanie ze strony Zgierza, Lutomierska jakiegokolwiek z tych Gmin to Ministerstwo i Centrum Funduszy Unijnych sprawdza, czy jest zgodność tego projektu ze strategią”.

Radny p. Mateusz Walasek; „gdyby Brzeziny chciały tramwaj budować do Łodzi to co wtedy, czy mogłyby na bazie tego dokumentu uzyskać środki?”.

Pan Maciej Sobieraj; „nie jest wpisane wprost tramwaj do Brzezin, natomiast są tam działania np. związane ze studiami komunikacyjnymi w rozwoju transportu metropolitalnego. Do 2029 roku to nie jest na dzień dzisiejszy możliwe, aby taki tramwaj wybudować. Natomiast jednym z kart działań jest związane z planowaniem transportu studia techniczno-ekonomiczne- środowiskowe”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „kwestie tramwajów podmiejskich były bardzo mocno dyskutowane. Zmieniały się pewne deklaracje zależnie od Gminy, która deklarowała chęć rozwoju. Na ten moment mamy działanie, które wpisane jest bardzo miękko, wywiady pogłębione. Wpisaliśmy o analizy kosztów korzyści, czy studium wykonalności dla budowy nowych linii tramwajowych. Są tu wpisane inwestycje zdiagnozowane w Łodzi, które będą podejmowane, ale oprócz tego mamy modernizację linii Zgierz Ozorków wzdłuż Zgierskiej, ale mamy też ewentualna rozbudowę w Zgierzu i budowę w kierunku osiedla 650 lecia. To działanie nie wyklucza możliwości ubiegania się o odbudowę nowych linii tramwaju podmiejskiego. Jest napisane w sposób miękko wymijająco. Można uzyskać takie dofinansowanie”.

Radny p. Mateusz Walasek; „czy to się odnosi do koncepcji rozwoju sieci kolejowej?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „bezpośrednio zostały wpisane kwestie związane z koleją na obszarze wspólnych biletów. Oprócz tego wpisane zostały wszystkie inwestycje, które zostały zgłoszone do CERIP PKP PLK. To co jest planowane i w zakresie CPK i w zakresie inwestycji PKP i w zakresie tego, co się teraz dzieje, ale też tego jakie są plany Urzędu Marszałkowskiego na tym terenie”.

Pan Robert Wojciechowski ZDG TOR; „w modelu ruchu są wzięte pod uwagę również planowane inwestycje. Są też działania, które wynikają z tej informacji od poszczególnych Gmin czy Powiatów o planach inwestycyjnych odnośnie transportu kolejowego, czy też planowana siatka połączeń ŁKA po otwarciu tunelu średnicowego. To jest zawarte w planach”.

Radny p. Mateusz Walasek; „czy są aplikacje z tego płynące dla rozwoju infrastruktury drogowej, kwestie skomunikowania z drogami, autostradami ekspresowymi, czy coś w tym zakresie jest?”.

Pan Robert Wojciechowski ZDG TOR; „przede wszystkim inwestycje infrastruktury drogowej jest pakietowana, czyli jeżeli budujemy drogę odciążającą lub generującą ruch dodatkowy jest to zobligowane i połączone z uspokojeniem ruchu na osiedlach. Mamy działania, które dopuszczają wyprowadzenie ruchu z osiedli, pewne strefowanie. Jest to też ujęte w modelu ruchu w układzie tym rejonów zewnętrznych i

ruchu wewnętrznego. Są planowane inwestycje z zakresu przejść przez tory nowych wiaduktów. Natomiast nie zostawia ten dokument furtki do znacznej rozbudowy zwiększania przepustowości jeżeli nie będzie to szło ze zwiększeniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego, czy z ograniczeniem ruchu wprowadzenia stref po 30, czy uspokojenia ruchu na osiedlach”.

Radny p. Mateusz Walasek; „obwodnica Zgierza, czyli przedłużenia Aleja Włókniarzy, czy to jest w jakiś sposób ujmowane?”.

Pan Robert Wojciechowski ZDG TOR; „zdaje się, że ten element został wpisywany”.

Pan Maciej Sobieraj; „jest karta budowa obwodnic miejscowości kwartałów zabudowy mająca na celu wyprowadzenie ruchu tranzytowego z terenów zabudowanych. Tutaj jest mowa o miastach Brzeziny, Aleksandrów, Zgierz, Stryków, natomiast poszerza możliwości. Druga rzecz to jest kwestia realizacja nowych i modernizacja istniejących dróg obsługujących kolejowe punkty przeładunkowe w części logistycznej”.

Przewodniczący Komisji; „czy jakieś przystanki kolejowe są przewidziane w tym dokumencie na terenie Łodzi?”.

Pan Robert Wojciechowski ZDG TOR; „były wpisane te o których wiedzieliśmy na 100% i były wskazane jako przykłady tych inwestycji, aby nie zamykać drogi na dofinansowanie”.

Pan Maciej Sobieraj; „jest pewien problem, który wytworzył sobie Samorząd Urząd Marszałkowski, ponieważ w dokumencie jak regionalny plan transportowy wpisał w zadanie na terenie Łodzi przystanek Łódź Zarzew tylko i środki unijne mogą być wykorzystane na te przystanki, które zostały wpisane do Regionalnego Planu Transportowego, czyli na terenie Łodzi na chwilę obecną tylko na Łódź Zarzew. Co nie znaczy, że nie można więcej przystanków budować. My jako Miasto Łódź szereg nowych przystanków zgłosiliśmy: Janów, Nowe Sady. Należałoby zaktualizować Regionalny Plan Transportowy tak, żeby znalazły się w nim inne lokalizacje przystanków po to, aby można było ze środków unijnych je finansować”.

Przewodniczący Komisji: zaapelował do Urzędu Marszałkowskiego, aby takich zmian dokonać”.

Radny p. Kosma Nykiel; „chciałem zapytać o przystanki kolejowe, bo brakuje nam 3 przystanków; Janów, Obywatelska i Smulska do osiągnięcia kolejowej Nirwany. W naszym mieście, czy już nic więcej nam nie będzie potrzebne, czyli jeśli chodzi o możliwość ubiegania się o dofinansowanie unijne na te 3 przystanki to pomimo tego, że one nie są w Sumpie to będą mogły zostać dofinansowane przez Unie Europejską?”

Pan Robert Wojciechowski ZDG TOR; „Ministerstwo interpretuje Sumpa: w trakcie prac tych 14 miesięcy pewne wytyczne się zmieniały. Przychodziły enigmatyczne maile od Ministerstwa pod kątem musicie wiedzieć ile chcecie konkretnie autobusów kupić ogólnie i musicie to wpisać w Sumpa. Od 2024 roku nikt nie wie ile autobusów będzie chciało wymienić i jakie będą dokładne potrzeby co do sztuki. Później Ministerstwo wycofało się z tej interpretacji natomiast przykład naszego zaprzyjaźnionego miasta, w którym też robiliśmy plan mobilności przykład dosłownie

sprzed tygodnia, że poszli z dokumentem do jednostki oceniającej, ale ze środkami wojewódzkimi i mieli zdiagnozowany program na 25 autobusów. Stwierdzili, że chcą kupić więcej, bo chcą kupić 30, bo mają takie środki, potrzeby, one się im zwiększyły. Zadanie było otwarte przy czym IZK przyszła i powiedziała szanowni państwo jest 25 i my nie wiemy co z tym zrobić. Poszła interpretacja, pytanie Sumpu i teraz jesteśmy na etapie odpowiedzi ponieważ Sump jeszcze nie odpowiedział i nie wiem co się wydarzy. Sump powiedział to jest katalog otwarty i my tak tego interpretować nie będziemy. Jeżeli chodzi o wskazane inwestycje kolejowe w formie przystanków zostały wymienione i wskazane na mapach, te które powstają. Tych, o których Pan wspomniał zdaje się nie ma. Nie wpisanie bezpośrednio wynika z tego, co dostaliśmy od PLK, czyli planów, planów PKP do 2024 roku. Dlatego one nie zostały uwzględnione, ponieważ w tych planach się nie znajdowały. W naszej ocenie do 2030, kiedy będzie robiona ewaluacja dokumentów nic nie stoi na przeszkodzie, aby je dopisać wtedy po otwarciu inwestycji, które teraz powstają. Jest tak modułowo zrobione, aby jedno działanie rozszerzyć o ten zakres i wymienić mapę, by nie generować kosztów wielkich analiz. Na ten moment taka inwestycja jak przystanek kolejowy, która nie jest wskazana bezpośrednio najprawdopodobniej nie będzie mogła dostać dofinansowania w tej perspektywie do roku 2030”.

Pan Maciej Sobieraj; „dofinansowanie przystanków to nie tylko środki unijne. My od wielu lat różnym zarządom PKP PLK zgłaszamy całą listę inwestycji na terenie Łodzi, która powinna być wykonana i nie tylko przystanki Janów, Smulsko, Nowe Sady, ale też na Młynku do obsługi strefy przemysłowej był przystanek Sikawa na przecięciu ulicy Stokowskiej i Smutnej. Były wnioski o przebudowę przystanków w Andrzejowie, aby je lepiej zintegrować ze sobą. Były przystanki na Dąbrowie, by zintegrować z linią tramwajową. Szereg inwestycji nie tylko małych przystanków ale przebudowy, aby integrować i mamy tak jak była mowa różne fundusze. Generalnie w feniksie dla, którego się staramy, są środki dla miasta, a lokacja 450 mln zł, z których będziemy finansować zadania z drugiej fazy tramwaju dla Łodzi i zadania, które też będziemy zgłaszać Rzgowska do Kurczaków i Aleksandrowska łącznie z węzłem Żabieniec. To zamyka pulę miejską środków i dofinansowania. Te zadania kwotowo są dopasowane, aby całą tą pulę wykorzystać. To są zadania miejskie. Jest cała pula zadań w Feniksie kolejowych, które mają swój krajowy plan kolejowy i są ujęte tam pewne przebudowy linii. Tutaj w mojej ocenie najważniejszy jest regionalny plan transportowy i my jako miasto zgłaszaliśmy wnioski z tą listą przystanków, bo dostaliśmy zapytanie przy tworzeniu tego planu jakie byśmy chcieli przystanki. Wysłaliśmy je, został uwzględniony jeden. Tutaj jest kwestia aktualizacji wedle naszych potrzeb tego planu transportowego po to, aby z funduszy europejskich dla łódzkiego także na rozwój kolei można było bez żadnych przeszkód te środki sfinansować. Wysłaliśmy takie zapytanie do Biura Strategii przy tych przystankach przyjęto opinie były pozytywne. Niemniej jednak w pewnych dokumentach planistycznych trzeba je dopinać. Połączenie pomiędzy Andrzejowem a Bedoniem daje większa elastyczność na tej sieci, ponieważ umieszczanie kolejnego przystanku na linii 17 to trzeba z dużą rezerwą jeżeli chodzi o przepustowość torów pomiędzy Andrzejowem, a Widzewem. Nie może się odbywać bez ustaleń z PKP PLK i

rozbudowy tej sieci. Ten wiadukt, który projektujemy w ciągu ulicy Hetmańskiej zakładamy, aby jego rozpiętość była już taka, aby w przyszłości pozwoliła na układ torów, który zmieściłby układ torów zmieścić się w taki sposób, aby ten przystanek można było tam umieścić”.

Radny p. Kosma Nykiel; „chciałbym dopytać o dwie ważne planowane, które gdzieś pojawiają się dyskusjach na temat rozwoju sieci kolejowych w województwie łódzkim dwóch nowych linii. Pierwsza z nich to jest linia do Turku, a druga to łącznik Łódź Tuszyn Piotrków. O tych dwóch liniach kolejowych się mówi od dłuższego czasu. Ku mojemu zasmuceniu nie ma ich tutaj w Sumpie i chciałbym się zapytać, czy były dyskusje na temat dwóch linii przy tworzeniu dokumentu?”.

Pan Maciej Sobieraj; „jeżeli chodzi o Turek to jakby jest poza obszarem metropolitalnym, w tej chwili nie, niemniej jednak w ogóle ta linia do Turku jest mocno dyskutowana ze względu na koszty. To jest temat otwarty, ale samo PLK nie ma w tym zakresie rozwiązań. Jeżeli chodzi o kierunek Piotrków Rzgów Tuszyn my też go zgłaszaliśmy do PLK. Centrum Strategii enigmatycznie jakby wrzuca to do worka dalsze prace koncepcyjne. Jeżeli nadal nie ma decyzji podjętych w takim zakresie jak chociażby tego czy ma być wybudowana druga linia, drugi tor do Kutna, czy też poprowadzenie drugiej linii do Piątku, mimo, że jakieś prace studialne trwały, ale ich efekt jakby nie jest jednoznaczny, albo sami nie wiedza czego chcą, albo wiedzą i się do końca nie ujawniają. Zupełnie nowa linia Piotrków Rzgów to jest jakaś perspektywa 2030+ w tym momencie trwają prace studialne na linii Wieluń Bełchatów”.

Pan Robert Wojciechowski ZDG TOR; „kwestie inwestycji kolejowych tych niezależnych od samorządu i od marszałka zostały ujęte w tym zakresie, którym PKP PLK przekazały materiały i które były do realizowania w horyzoncie czasowym 30, 40”.

Pan Robert Wojciechowski ZDG TOR; „jeśli chodzi o linie do Turku to o ile linia Konin – Turek ona się znalazła w programie kolej + o tyle Turek Łódź nie funkcjonuje w żadnym dokumencie. Natomiast dla linii Piotrków Łódź chociaż były jakieś wstępne deklaracje Gmin, że one by chciały”.

Radny p. Kosma Nykiel; „cały dokument wygląda bardzo porządnie, jest to jedna z najlepszych strategii jaka będziemy mieli w naszym mieście. Życzyłbym sobie, aby wszystkie miejskie dokumenty strategiczne i kierunkowe były tak obszerne, tak szczegółowe, tak wysokiej jakości ze wskaźnikami wykonania, gdyż nie jest to powszechną praktyką. Wskaźniki realizacji są oczywiście bardzo potrzebne, jedną są bardziej ambitne, inne nie do końca jak zwiększanie udziału podróży komunikacją zbiorową. Ewentualne konsekwencje dla Gmin w sytuacji, kiedy to nie zostanie zrealizowane, co wtedy?”.

Pan Robert Wojciechowski ZDG TOR; „na ten moment zgodnie z moją wiedzą i wytycznymi ministerialnymi nic. Natomiast zmiany interpretacji samego Sumpa, zmiany, które już teraz Sump chce wprowadzać w pilotażu do miast chociażby w kolejnej edycji najprawdopodobniej wszystkie inwestycje będą musiały mieć zaplanowane finansowanie i być ujęte w WPI. Takie są głosy na ten moment i rekomendacje. Możemy się spodziewać również zmiany podejścia, co do kwestii

monitorowania i ewentualnych konsekwencji z tym związanych np. w postaci dofinansowań w kolejnej perspektywie. Jeżeli chodzi o wskaźniki to przeglądaliśmy jak inne miasta robią i sama zmiana modelu jest bardzo różnie określana w wielu miastach. Założyliśmy patrząc na to, co się dzieje w modelu dosyć realistyczne założenia”.

Pani Karolina Włodarska BSM; „teraz jesteśmy w takim momencie, że Komisja Europejska mówi przyjmijcie Sumpu damy wam marchewkę i ta marchewka ma postać środków z Unii Europejskiej, ale jeżeli to się zmieni i jeżeli rozporządzenie dotyczące tenti ulegnie zmianie i ten trend zacznie się rozszerzać to faktycznie mogą powstać jakieś oczekiwania, że będą jakieś konsekwencje nie wdrażania. Na ten moment jeszcze nie”.

Pan Maciej Sobieraj; „samo pojawienie się Sumpu w obiegu publicznym jest jakby efektem ewaluacji i analiz prowadzonych m.in. przez Europejski Trybunał Obrachunkowy efektywności wykorzystania środków. Na terenie Łodzi takie badania były. Przekrój całej Europy pokazał, że potrzebne są plany, które dobrze celują wydawania tych środków. Należy się spodziewać, że po następnej perspektywie unijnej i kolejnej, kolejnej, będą badania efektywności wydawania tych środków i właśnie mimo Sumpu, jeśli jakieś wskaźniki z tych Sumpów nie są spełniane mogą być kolejne obostrzenia przed, czy po wykorzystaniu i zainwestowaniu po to, aby np. w przyszłej perspektywie Unijnej otrzymać pełną pulę”.

Radny p. Kosma Nykiel; „jeśli przyjmujemy w dniu jutrzejszym też nasz Sump natomiast jak to wygląda dotychczas jeśli chodzi o pozostałe Gminy Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego, czy tam niektóre Gminy przyjęły, czy jeszcze na to oczekujemy i jak to będzie wyglądało jeśli chodzi o dostosowanie polityk głównie transportowych czy innych dokumentów strategicznych przez pozostałe Gminy aglomeracji. W tym dokumencie przygotowali Państwo taką ocenę jak bardzo dopasowują się te dokumenty strategiczne rozmaitych miejscowości na Obszarze Metropolitalnym. Ta Łódzka jest naprawdę dobra, ale jak patrzyłem na Gminę Andrespol, powiat Łódzki Wschodni nie wygląda to zbyt dobrze. Czy jeśli te Gminy przyjmą ten Sump to będą musiały dostosować te swoje dokumenty strategiczne tak, aby one były w zgodności z Sumpem?”.

Pani Karolina Włodarska BSM; „jeśli chodzi o przyjmowanie to, jeżeli zdecydujecie się Państwo na przyjęcie tego dokumentu to łódź będzie pierwsza na terenie Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego i da to impuls innym Gminom również do przyjmowania tego dokumentu. Natomiast sądzę, że zdecydują się na to gminy i powiaty, bo to dotyczy też powiatów, którzy będą chcieli aplikować o środki Unii Europejskiej. Ja wiem o powiatach, które będą procedowały po wakacjach te uchwały. Jest „dendlay” czerwiec przyszłego roku na złożenie o dofinansowania projektów transportowych do Urzędu Marszałkowskiego w ramach tej alokacji poza konkursowej przypisanej dla łomu, więc czas jest do czerwca przyszłego roku, aby zdecydowali się na przyjęcie tego, aby spełnić kryteria formalne”.

Pan Robert Wojciechowski ZDG TOR; „jeśli chodzi o dokumenty strategiczne tak na samym początku, na etapie diagnostycznym była taka skrupulatna, dość szczegółowa ocena tego kontekstu mobilności w tych posiadanych już obecnie przez

wszystkie JST dokumentach strategicznych i różnie do tego podchodzili różne samorządy. Natomiast Sump bezpośrednio nie wskazuje konieczności, nie wymaga zmian natomiast nic nie stoi na przeszkodzie, aby Urzędy Gmin i Miast, czy Powiaty podczas aktualizacji danych dokumentów bądź tworzenia nowych w OPZ na dane dokumenty wskazały konieczność powiązania inwestycji, powiązania celów, kierunków z Sumpem Metropolitalnym”.

Radny p. Kosma Nykiel; „nie zdziwi mnie, jeśli jakaś Gmina będzie miała dwa dokument, które będą mówiły dokładnie co innego. A propos Gmin podmiejskich, bo mówiliśmy dużo o suburbanizacja, niektóre gminy w ogóle nie uchwalają miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Niektóre uchwalają bardzo dobre. Łódź stara się ograniczać tą suburbanizację i prowadzi mocną ofensywę, ale są Gminy jak np. Aleksandrów Łódzki, które defacto zezwalają na nieograniczoną ilość zabudowy mieszkaniowych zaraz przy granicach miasta w sytuacji, gdzie Łódź po drugiej stronie między ogranicza ze względów na rozlewanie się miasta. Czy jeśli Gmina Aleksandrów przyjmie Sump, czy będzie zobligowana do zmiany tych patologicznych planów zagospodarowania przestrzennego, bo nie uzyska przez to środków unijnych. Myślę, że przy stworzeniu tego bilansu powierzchni pod zabudowę to, co znajduje się w planach Aleksandrowa nie ma szans się obronić, czy właśnie przez Sump Aleksandrów będzie zmuszony zrewidować swoje plany rozwojowe, bo nie otrzyma środków unijnych, czy będzie mógł tak kontynuować w tej formie w jakiej jest?”.

Pan Robert Wojciechowski ZDG TOR; „to podobnie jak w przypadku innych dokumentów strategicznych Sump nie nagazuje tej zmiany. Natomiast obszerny rozdział, czy to w diagnozie pokazujący dlaczego jest źle i dokument główny, czyli jak zrobić, aby nie było źle, a żeby było lepiej wskazuje na to, co robić, żeby te miejscowe plany, które są różnej jakości. Natomiast koledzy, którzy wspierali nas tutaj z firmy, z którą współtworzyliśmy ten dokument, którzy zajmują się na co dzień urbanistyką tak opracowali te również wskaźniki i te bilanse, o których była mowa, aby te Gminy zobaczyły co robić, żeby współpracować nie tylko według własnych struktur w jednej Gminie, ale też z Gminami ościennymi, żeby zobaczyć, że działają w ramach całego obszaru metropolitalnego. Niestety Sump nie może wskazać, wymagać, wymusić, żeby te dokumenty były zmieniane, ale żeby uwzględniały ten aspekt zrównoważonej mobilności”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „na końcu w obszarze monitoringu znalazły się wskaźniki dotyczące planów zagospodarowania przestrzennego. Jakościowo nie jesteśmy w stanie określić zapisów tych planów, ale licząc na to, że nowa ustawa o planowaniu przestrzennym jako jest taka jest ona była bardziej rygorystyczna i bardziej umożliwiała Gminom ograniczanie zabudowy. Zakładamy, że skoro obowiązek na każdej Gminie w Polsce do 2026 roku spoczywa na stworzeniu takiego planu ogólnego to chociażby wykonawcy, którzy będą robili te plany otworzą ten dokument z tego względu, że on powinien być spójny jeden z drugim”.

Radny p. Kosma Nykiel; „ostatnie pytanie co do oceny wniosków o dofinansowanie unijne przez Sump założmy, że mamy np.: wspomniany przez radnego p. Mateusza Walaska przedłużenie Włókniarzy i również wspomniana możliwość uspokojenia

ruchu na ul. Zgierskiej, czy jeśli takie działanie jak budowa przedłużenia Włókniarzy jest tylko o to składany wniosek o dofinansowanie unijne to czy równolegle można wymóc właśnie jakiś sposób ograniczenie ruchu, zmniejszenia intensywności na samej ulicy Zgierskiej? I Czy te inwestycje ogólnie głównie w transporcie zbiorowym będą szczegółowo oceniane pod kątem realizacji każdego z działań zawartych w Sumpie, gdyż czasami zdarzają się rozwiązania w projektach transportowych, które nie do końca sprzyjają komunikacji miejskiej, pomimo tego, że pozornie są to inwestycje w transport zbiorowy, a w praktyce są suboptymalne, czy Cupm ma możliwość zapobiegania takim rozwiązaniom?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „zmiany już, które się dokonały w obecnej perspektywie dotyczące składania wniosków i szczegółowości jakie każdy wniosek ma wypełniać, czyli przygotowania studium wykonalności. Ktoś zaczął wymagać modeli ruchu w większym stopniu teraz IŻ wojewódzkie nie zawsze, ale Sump raczej wymaga przy każdej inwestycji, która jest inwestycją liniową, nie punktową pokazania oddziaływania w zakresie zmiany modelu split. Macie Państwo model, który w mojej ocenie jest całkiem niezłym modelem jest częścią tego opracowania, więc będzie łatwiej takie studium wykonalności robić i o te środki aplikować. Należy pokazać korzyści motoryzacji przeniesienia ruchu na transport zbiorowy, pieszy, co za tym idzie ograniczenie emisji, zmniejszenie wypadkowości. W tym momencie w mojej ocenie będzie mniej sytuacji patologicznych tak jak miło miejsce w latach ubiegłych”.

Pan Maciej Sobieraj; „aktualnie w Feniksie mimo istnienia takiego zadania jak drogi w miastach nie są alokowane żadne środki, ani nie jest określony termin naboru. Większość środków na drogi jest przeznaczonych dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jeżeli chodzi o miasta przy tej pozycji widnieje na razie 0. Jest taka pozycja w naborach, ale jest zapis o tym, że w ciągu 12 miesięcy najbliższych nie przewiduje się konkursu. To może sugerować, że tych środków na drogi nie będzie z racji, że nie będzie nawet czasu, aby je wykorzystać. My korzystamy ze środków na mobilność, gdzie określone zadania są związane z transportem szynowym ale też rozwojem jakiejś infrastruktury autobusowej. To jest zupełnie odrębne zadanie. Tu wykorzystujemy kwotę w pełni w trybie poza konkursowym, nie konkurencyjnym składając te wszystkie wnioski. Natomiast jeśli chodzi o drogi oczywiście dobrze, że w Sumpie to jest zapisane, ale czy w ogóle zostaną uruchomione te środki tego nie wiemy. To nie chodzi o Łódź, to chodzi cały kraj”.

Radny p. Kosma Nykiel; „chciałbym dopytać się w temacie modeli ruchu i model splitu, bo mamy w Łodzi do czynienia z inwestycjami, które rzekomo miały być inwestycjami transportu zbiorowy i go usprawniać jak np.: Śmigłego Rydza, gdzie była to inwestycja w celu zwiększenia przepustowości ruchu kołowego, a ruch autobusu został tam bardzo solidnie upośledzony. Był problem z trasowanie autobusów. Kiedy będą te modele ruchu i prognozy załączane do projektu, czy będzie egzekwowana w tych przepisach unijnych realizacji tych targetów, bo możemy sobie zawrzeć wszystko, a potem jak będzie w praktyce różnie bywa”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „Każdy system można oszukać. Natomiast to jest podwyższenie poprzeczki w pewnym sensie natomiast takie szczegóły, o których Pan wspominał, czyli standardy techniczne i wykonawcze elementów infrastruktury

autobusowej raczej na etapie projektów też raczej nie są brane pod uwagę. To są rzeczy, które należy pilnować lokalnie i na miejscu, a ten dokument nie schodzi też na taki poziom. Model ruchu pomaga, pewne oczywiste patologie pewnie pozwoli na wstępnej dyskusji wykreślić ale to jest narzędzie jak inne i wszystko zawsze można zinterpretować albo nagiąć. Jest to pewne utrudnienie”.

Pan Maciej Sobieraj; „ja się odniosę do tego upośledzenia, bo to kij ma zawsze da końce. W pewnym miejscu trzeba zastosować innym program sygnalizacji świetlnej ale z drugiej strony skraca się czas przesiadki pasażera pomiędzy linią autobusową, a tramwajową i to jest wszystko kwestia tego na czym komu bardziej zależy. Jeżeli na wygodzie to buspas, one też mają swoje wady. Są wady i zalety, kwestia organizacji ruchu trasowania owszem też”.

Radny p. Kosma Nykiel; „co do buspasów one się dobrze sprawdzają na Łagiewnickiej”.

Radny p. Mateusz Walasek; „odnośnie tych terminów, bo Pani powiedziała o terminie dla innych Gmin, Powiatów koniec czerwca przyszłego roku, a my słyszeliśmy o terminie płynącym z Feniksa dla nas koniec czerwca ale bieżącego roku, z czego to wynika?”.

Pani Karolina Włodarska BSM; „różne są terminy. Mówimy tutaj nie o konkursach tylko o trybie pozakonkursowym. Chcemy jak najwięcej poza konkursem. Termin w tym tygodniu wynika z oczekiwania Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej i zostaliśmy o tym poinformowani, więc dlatego tak gonimy z czasem i ten harmonogram jest napięty. Faktycznie piątek dla tych projektów na 450 mln zł dofinansowania będzie zachowany. To jest jeden element dla trybu pozakonkursowego, czyli projekty do Feniksa. Drugi element trybu pozakonkursowego to jest Program Regionalny, czyli Fundusze Europejskie dla Łódzkiego. Tam dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego jest specjalna alokacja dedykowana w trybie pozakonkursowym na projekty realizowane przez Strategię i tam z kolei Urząd Marszałkowski oczekuje, że termin na złożenie wniosków będzie czerwiec przyszłego roku. Feniks nie dotyczy gmin”.

Radny p. Sebastian Bulak; „wspomniała Pani o Powiatach, które będą (tu Przewodniczący przerwał, bo zgłaszała się pierwsza radna Magdalena Gałkiewicz-radny poprosił o zapis w protokole, że po raz kolejny został pominięty choć zgłaszał się od początku

Radna p. Magdalena Gałkiewicz; „moje pytanie dotyczy wskaźników i obszerności tego dokumentu. Podzielałam zdanie radnego Nykiela że ten dokument jest bardzo obszerny i dobrze przygotowany, ale podzielałam też te obawy dotyczące jego realizacji. Były kiedyś w przeszłości takie sytuacje. Czy te środki, które są przewidziane w ramach finansowania tej strategii, czy były przeliczane ile tych środków rzeczywiście można pozyskać i czy te środki będą w stanie pokryć zapotrzebowanie na jej realizację?. Mamy też realizację zadań, które nie wydają się wysoko kosztowe chociażby strefy tempo 30 i ono nie znalazło się w ramach tych łatwych wygranych, dlaczego?”.

Pan Maciej Sobieraj; „ja odniosę się do tych kosztów i środków unijnych. Właściwie wszystkie środki, które mamy przyznane, czy to w Feniksie, czy w Funduszach Europejskich dla Łódzkiego w trybie nie konkurencyjnym, czy trybie konkurencyjnym przeznaczamy w 100% na modernizację sieci tramwajowej. Należy pamiętać o tym, że tych środków nie ma na pewno tyle, bo są zadania tańsze, które mogą być realizowane z własnego budżetu. Są środki jeszcze z KPO, który jeszcze nie do końca mimo ogłoszenia pewnych informacji, pożyczek ze strony BGK, do końca z samorządami sobie negocjuje czy konsultuje. To jest dodatkowy zasób. Jeżeli chodzi o środki unijne my w 100% wykorzystujemy na modernizację linii tramwajowych. Dużo środków jest na transformację energetyczną w związku z tym na te środki mobilne w jakiś sposób zostały przesunięte. Gdyby nie konieczność transformacji energetycznej to środków na mobilność mielibyśmy dwa razy więcej, ale wiadomo, że one są w jakiś sposób skończone, więc trzeba się nimi podzielić. My mamy przygotowane różne projekty, będą konkursy ogłaszane w samorządzie Wojewódzkim. Natomiast jest tam też pewna pula, też czekamy na rozstrzygnięcia nowego zarządu, który być może będzie chciał zmieniać alokacje z jednych na drugie. My mamy pewne projekty, mamy Sump mamy fiszki projektowe, które zgłosiliśmy nie tylko jako Łódź, ale Obszar Metropolitalny. Na 550 mln zł łącznie zostały złożone wszystkie fiszki projektowe z całego obszaru. Do tego wdrażania tego Sumpa możliwość pracowania tymi kosztami, żeby tam, gdzie możemy zaoszczędzić zrobić coś taniej to to zrobić. Nie wszystkie wnioski są zasadne, część znalazła się na liście rezerwowej. Może tak być, że tych środków zabraknie, ale pamiętajmy, że to jest plan 2030, w 2028 zaczyna się nowa perspektywa unijna. To, co jest istotne do wykonania przez najbliższe lata, ten rok 2025, 2026 to jest zbudowanie portfela tych zadań, które powinny być zgłoszone do zbudowania finansowania w latach 2028 plus. Jeżeli one zostaną tutaj zdiagnozowane, wskazane, Gminy przemyślą, przeanalizują i zostanie to skonsultowane, że robimy taką linię tramwajową, że kupujemy tyle autobusów, że będą centra przesiadkowe i zostaną zrobione jakieś studia techniczne, ekonomiczne i będzie kosztować to tyle. To wtedy przedstawiamy całą listę zadań na rok 2026 -2027 w jakiś sposób skosztyrystowaną i możemy powiedzieć w środkach unijnych na lata 2028 plus potrzebujemy 2 mld zł. Czy dostaniemy to jest inna sprawa, ale precyzyjnie pokazujemy co chcemy zrobić i za ile. Lata 2025-2026 to jest zbudowanie tego portfela zadań, na które nie starczyło nam środków teraz”.

Radna p. Magdalena Gałkiewicz; „takie zadanie jak badanie ruchu, czy infrastruktura rowerowa to są środki własne, czy też będziemy pozyskiwać?”.

Pani Karolina Włodarska BSM; „na ścieżki rowerowe będziemy pozyskiwać środki zewnętrzne i można je pozyskać w ramach Programu Regionalnego. Na badania ruchu według mojej wiedzy teraz ze środków Unii Europejskiej skorzystać nie możemy. To będziemy robić samodzielnie”.

Radna p. Magdalena Gałkiewicz; „w dokumencie pojawiła się informacja o udziale zrównoważonego sposobu przemieszczania się, jak to było badane, kiedy, na jakiej próbie to było badane? W ramach kwestii badania mamy w punkcie 2-16 badanie ruchu pieszego i rowerowego, ja zakładam, że powinno się to odbyć na początku

realizacji tej strategii a nie dopiero w 2028 roku, jak to będzie realizowane z jakich funduszy i jaka metodologia?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „na początku odpowiem na poprzednie pytanie, ponieważ nie padło jeszcze odpowiedź o strefy tempo 30 dlaczego nie była w wybranych. Wszystkie działania zostały opracowane, opisane i wybór scenariusza i działań jest w załączniku 4. Każde było osobno oceniane i opisywane. W tym momencie było też oceniane ze względu na cały obszar nie tylko na miasto Łódź. Podczas konsultacji strefy tempo 30 ku naszemu niezadowoleniu było też bojkotowane przez niektóre samorządy. Natomiast sumarycznie w tej ocenie są przypisane wagi można zweryfikować jakie tempo 30 dostało. Natomiast mówiąc o całym obszarze metropolitarnym nie było to działanie, które było łatwe do wdrożenia w innych jednostkach poza Łodzią”.

Radna p. Magdalena Gałkiewicz; „czyli nie było kryterium koszt tylko też kwestia łatwości”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „ze względu kosztów działania. Były też kryteria miękkie plus były kryteria oddziaływujące eksperckie. To była analiza wielokryterialna, gdzie kilka rzeczy się łączyło – zał. 4 szczegółowo opisane jakie działania, jakie dostały oceny. Model Strit został oszacowany na podstawie wyników modelu ruchu oraz badań, ponieważ w modelu ruchu ruch rowerowy i pieszy nie jest uwzględniany w związku ze specyfiką modeli ruchu. Była próba na 2300 próba, ankieta telefoniczna, robiona w sposób reprezentatywny, 2300 dla obszaru mieszkańcy Łodzi ponad 1300. Próba została zważona ze względu na wiek, płeć, miejsce zamieszkania. Czyli zostało to zrobione w taki sposób jak ankiety przedwyborcze się robi. Na tej podstawie pytaliśmy mieszkańców jak się poruszają, jakimi środkami jeżdżą i na tej podstawie został wyliczony model Strit. To były badania wyjściowe to zdjęliśmy też z metodyką opracowania modelu ruchu. Model ruchu uwzględniał doszczegółowienie krajowego modelu ruchu opracowanego przez Sump. Przeprowadziliśmy pełną modernizację oraz zaświadczenia dla komunikacji miejskiej regionalnej, powiatowej, gminnej, wojewódzkiej oraz przewozów zamkniętych i otwartych i na tej podstawie model Strit został oszacowany. Krosowane rozwiązanie. Badania pieszych, rowerzystów nie były one na ten moment bezpośrednio w Sumpie zapisane. Są to kosztowne badania”.

Radna p. Magdalena Gałkiewicz; „mamy to zadanie 2.16 badanie ruchu pieszego i rowerowego”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „tak, natomiast nie były one robione na tym etapie ponieważ robione było to, co wymagało Ministerstwo i było niezbędne metodycznie do weryfikacji modelu ruchu, określenia wskaźników. To jest nasze autorskie przedyskutowane z Państwem w konsultacjach. Zakładamy, że przy okazji tworzenia inwestycji studiów wykonalności oraz innych działań będzie można takie badania przeprowadzić”.

Radny p. Sebastian Bulak; „wspomniała Pani, że wie Pani o kilku Powiatach, które będą przystępowały do przyjęcia tej strategii, które to są Powiaty?”.

Pani Karolina Włodarska BSM; „na razie rozmawiałam z Powiatem Zgierskim i Pabianickim”.

Radny p. Sebastian Bulak; „żadne Gminy i miasta ościenne nie wyraziły chęci przystąpienia?”.

Pani Karolina Włodarska BSM; „sądzę, że będą musiały wyrazić chęć przystąpienia, ale mają jeszcze czas do przyszłego roku”.

Radny p. Sebastian Bulak; „czy w tym dokumencie znajduje się perspektywa rozwoju lotniska i jak ona wpływa na lotnisko?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „podczas etapu diagnostycznego była brane pod uwagę to, że w strukturach całej sieci transportowej ponad regionalnej istnieje to lotnisko, ale bardziej w kontekście odbierania stamtąd pasażerów i dowożenia. Z uwagi na to, że patrzyliśmy bardziej pod kątem aglomeracyjnych struktur. Tak samo analizowaliśmy kolejowe te dalekobieżne. One w bezpośredni sposób nie wpływają na te połączenia wewnątrz aglomeracji. Natomiast wpływają na to, że do danych węzłów przesiadkowych jakim jest lotnisko ten ruch się odbywa i stamtąd też się rozpoczyna”.

Radny p. Sebastian Bulak; „czy w tym dokumencie znajdują się jakieś zapisy dotyczące ograniczenia ruchu samochodowego na terenie miasta, mam na myśli samochody spalinowe?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „był pomysł odnośnie strefy czystego transportu natomiast tak jak widzimy z przykładu z innych samorządów jak wygląda wdrażanie tej strefy, jak wygląda szeroki ich proces konsultacji, jakie są kryteria za, kryteria przeciw. To było takie zadanie procedowane, było negatywne spojrzenie na to. Natomiast inaczej podchodzili mieszkańcy podczas konsultacji do tego zadania, żeby przeprowadzić analizy na rzecz wprowadzenia tej strefy, a nie że już wdrażamy takie strefy”

Radny p. Sebastian Bulak; „czyli w ogóle takie zapisy dotyczące tych stref w tym dokumencie się nie znajdują?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „pojawiają się”.

Pani Karolina Włodarska BSM; „jest konkluzja, że mieszkańcy oczekują najpierw przeprowadzenia badań zasadności wprowadzenia strefy”.

Radny p. Sebastian Bulak; „była mowa o weryfikacji tych celów w przyszłości. Jeśli nie będziemy mieli tych celów zrealizowanych, które stawiamy do 2030 czy 2040 roku to tak jak było powiedziane to nie wpływa w ogóle na nic, nie można tego egzekwować. Jedyne co może wpłynąć to na środki pozyskane z Unii w ramach rozwoju tych inwestycji strategicznych znajdujących się w tym dokumencie rozwojowym, tak?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „w wielkim skrócie tak”.

Radny p. Sebastian Bulak; „czy znamy jakie projekty będą wchodzić w najbliższym etapie do 2030 roku?”.

Pan Maciej Sobieraj; „tramwajowe to w tym tygodniu. To jest druga faza tramwaj dla Łodzi i tutaj mamy odcinki; Broniewskiego, Rzgowska od Dąbrowskiego do Broniewskiego, Kilińskiego od Broniewskiego do Chojny, Śmigłego Rydza i Niższa wraz z pętlą, Kopcińskiego Grohmanów. Kolejny odcinek Rzgowskiej od Broniewskiego do Kurczaków z pętlą i Aleksandrowska od Szczecińskiej do Woronicza”.

Radny p. Sebastian Bulak; „czy zastanawialiście się czy w ramach tej strategii nie można też podciągnąć pozyskania środków na Wojska Polskiego”.

Pan Maciej Sobieraj; „ Pan mówi o drodze, a tu o mobilności miejskiej. Jeżeli chodzi o mobilność miejską to tam pod zadania są związane z transportem publicznym, rowerowym. Czyli zero emisyjne. Jeżeli chodzi o drogi to tutaj już wspomniałem wcześniej, że jest takie zadanie w Feniksie jak budowa dróg na terenie miast, ale od początku jak to zadanie powstało to jest przy nim zapisana kwota 0 euro. Nie są w tej chwili planowane ogłoszenia naborów na te zadania, aby otrzymać dofinansowanie na budowę dróg w miastach. Jedyne zadanie, które jest wypełnione w zakresie budowy dróg to zadania, które są realizowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Nie obowiązują na terenie miast na prawach Powiatu. Jeżeli będzie tam pozycja i będą nabory konkursowe to będziemy wykorzystywać. Projekty są przygotowywane, aby refinansować te poniesione nakłady bądź dodawać kolejne”.

Radny p. Sebastian Bulak; „ile czasu powstawał ten dokument?”.

Pani Karolina Włodarska BSM; „półtora roku”.

Radny p. Sebastian Bulak; „ile kosztował ten dokument?”.

Pani Karolina Włodarska BSM; „805 tys. zł”.

Fundacja Fenomen; „wkład merytoryczny do tego dokumentu ze strony Łodzi pochodziły skąd. Poza spotkaniem 16 listopada, na którym byłem, a żadnego z Państwa Radnych nie było wówczas, czy były jeszcze jakieś inne spotkania w Łodzi. Skąd Państwo pozyskali te dane i wnioski, które tam płyną z tego dokumentu? Czy jest szansa wyświetlić stronę 101 dokumentu mapa nr 15”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „wysłaliśmy prośbę o dane do Jednostek Miejskich np.” Pracowni Urbanistycznej czy ZDiT to było około 50 pozycji różnych danych, które potrzebowaliśmy. Długości dróg, stan jakości, ilość pasażerów, czyli te wszystkie dane techniczne, na których pracowaliśmy. Od dokumentów planistycznych, strategicznych, operacyjnych poprzez plany inwestycyjne, dane dotyczące bieżącego utrzymania, dane z monitoringu, dokumentów projektów, np.; dane dotyczące pasażerów. Około 150 pozycji jest. Bazując tego, co od trzech lat wykonujemy w planach mobilności wykonujemy przygotowaliśmy listę przez każdy Samorząd. To były dane wejściowe oprócz tego analiza nasza bezpośrednia, później wywiady bezpośrednie, wywiady pogłębione zależnie od Samorządu – było to od 10 minut do ponad 1,5-2 godzin. Zależy od zainteresowania. Rozmawialiśmy z przedstawicielami ŁKA. Plan przygotowywało ponad 20 osób. Oprócz tego pozyskaliśmy dane z Urzędu Marszałkowskiego dane ilościowe i te, które zostały użyte do RPsu, te, które zostały przygotowane w zakresie modelu ruchu oraz dane krajowe. Jeżeli chodzi o dane dotyczące oczekiwań mieszkańców to były dwa typy ankiet dla szkół i rodziców dzieci szkolnych oraz druga, która była określana do wskaźników, preferencje zachowania komunikacyjne, ale też oczekiwania. Ta ankieta na próbie 2300 była też podstawą do tego jakie są preferencje bezpośrednio mieszkańców. Później w Łodzi w ramach partycypacji były serie spotkań informacyjnych ze samorządowcami ŁOM-u było spotkanie na Tuwima, było spotkanie z młodzieżą szkolną podczas, której w sposób interaktywny oceniali nam

jakie chcą działania wpiąć plus spotkania w Gminach ościennych. Na etapie konsultacji, gdzie mieliśmy gotową pracę po diagnozie i można było zweryfikować w tym etapie 3. Natomiast zbieranie danych etap 1 i 2. Bazowaliśmy też na innych badaniach społecznych, które były wykonywane na potrzeby innych dokumentów miejskich”.

Fundacja Fenomen; „mapa nr 15 na stronie 101 to jest chyba odpowiedź na pytanie, którą mieli dwójka z radnych przez ostatnie dwie godziny. To znaczy gdzie pojawiają się nowe drogi w województwie, albo w Łodzi, w Państwa dokumencie są propozycje. Tytułem wstępu do kolejnego pytania strona 101. Kolorem niebieskim są pozaznaczone Państwa propozycje, a czy możemy teraz cofnąć, aby Państwo spojrzeli na tę mapę – niebieskie kreski, proszę wrócić na stronę 97 to jest skala wyzwania samochodowa, a to jest skala wyzwania rowerowa aglomeracji. Państwo przez ostatnie 2,5 godziny rozmawiali głównie o tym także o komunikacji zbiorowej, o kolei. Jest mapa dotycząca rozwoju tramwaju w Łodzi. Dużo mniej potrzebne, bagatelizowane i spychane na sam koniec rowery. Jak Państwo widzą one są najbardziej niedopieczzone i nie rozwinięte w naszej aglomeracji”.

Przewodniczący Komisji zaproponował dyskusję w wolnych wnioskach.

Przewodniczący Komisji poddał pod głosowanie.

Komisja w głosowaniu; 5 głosów „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” – wydała opinię pozytywną.

Ad. pkt. 4. Sprawy wniesione i różne wnioski.

Kontynuacja dyskusji na temat Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego 2030 (z perspektywą do 2040).

Fundacja Fenomen; „na jakiej podstawie Państwo stworzyli tą mapę, skąd Państwo wyciągnęli dane do tej mapy i wnioski, które z niej mają płynąć, bo według mapy trasa górna jest dopiero planowana, ona jest zbudowana. Spotkanie było 16 listopada mogli Państwo wówczas nie wiedzieć, że trasa Górna tydzień później zostanie oddana do użytkowania, ale chyba można było założyć, że to już jest gotowe. Tak samo jak w Pabianicach też południowa obwodnica rowerowa też już jest gotowa. To są dwa przykłady, które szybko zweryfikowałem i pytanie czy pozostałe kreski są tak samo swobodnie narysowane, czy mają jakieś ugruntowanie w dokumentach miejskich, jakiś strategii województwa, chęci łączenia czegoś z czymś, bo dla przykładu przeprawa na drodze wojewódzkiej 713 nad autostradą według Państwa nie istnieje”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „odpowiem po krótko, co się odnosi do metodyki pracy nad samym dokumentem i mam nadzieję, że będzie to wyczerpywało temat. W ramach tego opracowania nie mieliśmy przeprowadzać pełnej inwentaryzacji infrastruktury rowerowej, bo to nie było przedmiotem zamówienia. Nie ma też jednej gotowej bazy infrastruktury rowerowej w Polsce. Wysłaliśmy zapytania do każdej z Gmin, żeby przedstawili plany infrastruktury rowerowej, którą mają oraz plany budowy. Do tego wzięliśmy dane z OSM i systemów informacji przestrzennych Gmin,

jeśli takie były i pracowaliśmy na analizie deskowej. Gminy dostały to pod oceny, więc z naszej strony bazując jak najbardziej aktualnych danych ogólnodostępnych przyszykowaliśmy tego typu mapę. Później w części obszaru były dokonywane wizje lokalne, w części została wykonana praca zdalna projektantów. Polegało to na połączeniu istniejących ciągów, o kierunkach rozwoju tej sieci. Pamiętajmy, że jest to na poziomie ogólnym pod kątem łączenia elementów, fragmentów sieci rowerowych. Analiza danych zastanych przekazanych przez jednostki Gminne, analiza danych ogólnodostępnych, na tej podstawie praca dalej kontynuowana. Cieszę się, że Pan to zweryfikował natomiast dziwi mnie, że np. Gminy, które miały też tą mapę nie zweryfikowały tego, bo też opiniowały dokument. W całym procesie wszystkie mapy i inne rzeczy zostały przedstawiane do weryfikacji z tymi danymi, które zostały nam przekazane”.

Fundacja Fenomen; „ Pan nie odbierze, że kwestionuje jakoś tego opracowania tylko chciałbym wierzyć, że ta mapa ma jakiegokolwiek podstawy, bo dałem konkretne przykłady, gdzie to się nie klei. Nie wiem czy Pan jeździ rowerem, ale jazda nad węzłem autostradowym nad autostradą nie należy do najprzyjemniejszych, a według tej mapy tam jest separowana droga rowerowa”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „nie wiem czy jest separowana droga rowerowa to jest koncepcja docelowej sieci”.

Fundacja Fenomen; „skąd Państwo wzięli w Łodzi te plany, które tam są. Łódź ma mapę rowerową natomiast nie widzę odzwierciedlenia w tym wypadku. Jeśli Państwo bazowali na dokumentach jedynych istniejących w tym mieście, albo nawet na twardych mapach. Tam te drogi dla rowerów nie istnieją, gdyby Państwo faktycznie stamtąd zaczerpymyli wiedzę to, to by miało odzwierciedlenie. Skąd Państwo wzięli te kreski?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „odpowiedziałem Panu skąd wzięliśmy te kreski, źródła danych były inne. Jeżeli chodzi o ta konkretną mapę to musiałbym zweryfikować jakie dane wpłynęły z tych odpowiedzi bezpośrednio od Gmin, jak to zostało połączone. Chcę też zwrócić uwagę, że dane istniejące były zbierane na moment pisania diagnozy. Tak jak było to zaznaczone. Jeżeli coś zostało otwarte w listopadzie czy w październiku to niestety nie będzie, bo tego nie aktualizowaliśmy przez całe 14 miesięcy. Tylko przedmiotem zamówienia zostało to tak opisane i tak zrobione. Dane były zbierane i analizowane przez Gminy, jeżeli jest jakiś błąd nie jestem w stanie teraz Panu powiedzieć, która linia, z którego zbioru danych pochodzi. Proszę też zwrócić uwagę, że docelowa sieć rowerowa ma przede wszystkim łączyć bezpośrednio miejsca zamieszkania w poszczególnych Gminach, była analizowana z gęstością zaludnienia. Analizy wykrzywienia na mapie są związane z przebiegiem dróg z założeniem barier geograficznych jeżeli takie powstają. Jeśli przybliżmy na ten węzeł, o który konkretnie chodzi?”.

Fundacja Fenomen; „autostradowym południowy wschodni narożnik Łodzi, czy w BIP są lepszej jakości dokumenty?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „nie, ale wszystkie pliki przekazane do jednostek są w formacie SVG, są w formacie takim, że można je czytać do geopoetyki SHP. To jest kwestia wygenerowanego PDF – u do przeglądania internetowego, który zgraliśmy”.

Fundacja Fenomen; „jeśli Państwo radni wydali dziś opinie pozytywną, a jutro mają uchwalić na sesji to może warto by było tą mapę przynajmniej dla miasta Łodzi zaktualizować. Trasa Górna nie jest zaskoczeniem to nie jest budowa, która trwała tydzień”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „oczywiście, że to nie jest zaskoczeniem, jeżeli jest taki błąd szkoda tylko, że ta uwaga nie wpłynęła podczas żadnego etapu konsultacyjnego”.

Fundacja Fenomen; „dlatego było moje pierwsze pytanie skąd Państwo pozyskiwaliście dane. Ja wykorzystałem wszystkie formy jakie dali mi jako mieszkańcowi i organizacji pozarządowej. Przyszedłem 16 listopada tam nie padło ani jedno pytanie dotyczące tego. Proszę mi wybaczyć Państwo wzięliście za to 800 tys. zł z vat, natomiast w żaden sposób się do tego nie przyłożyli, żeby pozyskać opinie eksperckie w dziedzinie, która według mnie chyba jest jednym z czterech filarów tej całej koncepcji, więc proszę się tłumaczyć przed radnymi”.

Przewodniczący Komisji; „może być taki scenariusz, że z Urzędu Miasta popłynęły może i błędne informacje, albo i nie popłynęły. Wydaje mi się, że w przypadku tej rozmowy o sieci dróg rowerowych możemy się skupić na jakiś nieścisłościach, które próbowano nam wytłumaczyć z czego one mogą wynikać, ale kluczowe jest to, że jest to dokument, który ma służyć głównie zdobywaniu środków unijnych na konkretne projekty, a nie planowaniu strategicznemu rozwojowi dróg rowerowych na terenie miasta, czy aglomeracji. Zgodzę się, że Miasto Łódź powinno posiadać taką strategię ale ten dokument tą strategią nie jest. To ile jest tutaj kresek w tym momencie na mapie jeśli chodzi o Trasę Górną zasadniczo nie wpływa na nic, bo wiadomo, że nie będziemy startować ponownie o środki na budowę drogi rowerowej, bo ona już powstała”.

Pan Maciej Sobieraj; „w zakresie fioletowe kreski jest zaznaczone dobrze, w zakresie żółtej nad węzłem autostradowym jest to planowane. Jeżeli miałoby być tu coś zmienione to od Rzgowskiej do mniej więcej przed węzłem. Później na samym węźle na wiadukcie nie ma drogi rowerowej i później za wiaduktem jest droga rowerowa. Dla strategicznego podejścia to czy kreska jest żółta, czy fioletowa miało tu kluczowe znaczenie”.

Fundacja Fenomen; „w takim razie co ma kluczowe znaczenie w stworzeniu tej mapy, dałem konkretny przykład Trasy Górnej. To mogło się zdarzyć, natomiast skąd wynikają te pozostałe pomysły na tworzenie połączeń w Łodzi. Skoro nie mamy żadnej strategii na bazie, której można by to stworzyć. Skąd Państwo wymyślili przebiegu w Łodzi? Ja wiem, że one łączy pewne punkty, skąd Państwo to wymyślili?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „łączą obecną infrastrukturę ta, która istnieje. Ta, która jest planowana w ujęciu sieciowym, tak, żeby wytyczyć korytarz. Jest to studium bardziej korytarzowe na tej mapie. Koncepcja korytarzowa, które miejscowości, które obszary mają być w jakiś sposób łączone”.

Fundacja Fenomen; „po prostu była taka idea, tak?”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „ja Panu wytłumaczyłem, jeśli uważa Pan to za idee to dla Pana może być to tak przyjęte w ten sposób. Dane zostały wskazane z danych ogólnodostępnych. Później były weryfikowane. Zostało to połączone na zasadzie funkcjonalnym bazując na układzie ulic. Na łączeniu miejsc, generatorów ruchu, które

były inwentaryzowane na początku opracowania. Na tej podstawie zostało to wyrysowane”.

Pan Maciej Sobieraj; „sieć zaznaczonych dróg niebieskich i fioletowych to jest odzwierciedlenie tego jaki jest stan infrastruktury obecnej i stan załącznika z roku 2017 planowanych dróg rowerowych. Natomiast firma tutaj zaproponowała to co Pan powiedział korytarzowe połączenie rozwiązań rowerowych w zakresie tego, abyśmy nie mieli punktów deportacyjnych. Można nad nimi dyskutować, czy one są słuszne, czy nie, bo inni powiedzą w konsultacjach społecznych, że tak, inni ekspercko powiedzą, że nie. W związku z tym wszystkie linie, które tutaj są zaznaczone na fioletowo i niebiesko odzwierciedlają dokumenty strategiczne, albo stan fizyczny. Natomiast żółte są zaproponowane jako korytarze łączące te odcinki”.

Pan Maciej Mysana ZDG TOR; „odpowiedź koleżanki, która wyrysowała ten planowany odcinek na zielono przy węźle, o którym mówi zasugerowała, że może to być puszczony np.: w poziomie -1 nie nad węzłem autostradowym. Może być tunel rowerowy”.

Przewodniczący Komisji; „podziękował za zabranie głosu, bo to nakieruje nas jako komisje do podjęcia tematu stworzenia takiej strategii i doprecyzowania kierunków działań tutaj miasta w zakresie budowy brakującej infrastruktury rowerowej. Jednocześnie jeśli nie ma więcej uwag”.

Radny p. Kosma Nykiel; „to jest meta uwaga, która jest podnoszona i na Komisji Planowania i na szeregu innych komisji, kiedy przychodzi do nas dokument tej skali, tej wagi i my w zasadzie jesteśmy jako Komisja w sytuacji, kiedy nie możemy nic zmienić. Myślę, że jednak ten błąd rzeczowy faktyczny na mapie połączeń rowerowych. Gdybyśmy mieli możliwość dyskusji nad tym dokumentem trochę wcześniej niż przed dniem jego uchwaleniem przez Radę Miejską to by się udało wyłapać, zmienić i bardzo możliwe szereg innych tematów moglibyśmy podjąć. To jest taka ogólna sugestia do Pana Przewodniczącego do radnych byśmy dyskutowali też nad takimi dokumentami i firm, które zajmują się przygotowaniem tego w trakcie, w ramach swojego rodzaju konsultacji społecznych. My też jako Radni jesteśmy zaangażowani z lokalnymi społecznościami, którzy są w kontakcie z mieszkańcami. Te konsultacje społeczne były bardzo słabo rozpromowane. Spotkanie przy okazji odświeżenia dokumentu w 2030, nasza kadencja będzie zajmowała się początkiem prac. Dobrze byłoby takie dokumenty w trakcie tworzenia dyskutować. Druga sugestia, gdybyśmy przeznaczili więcej czasu niż godzina w sytuacji, kiedy mam tak obszerny, tak istotny dokument, gdyż w tym momencie dochodzimy do trzech godzin”.

Przewodniczący Komisji; „nie miałem świadomości jaki jest to rozległy dokument. Podzielałam to spojrzenie, że dobrze byłoby, gdyby radni jednak nie byli tylko w kwestii wydawania opinii ale także mogli przekazywać uwagi od mieszkańców, bo jesteśmy ich przedstawicielami. Poproszę, aby pamiętano o nas jak będą tego typu dokumenty tworzone”.

Radny p. Mateusz Walasek; „nasz przedstawiciel Fundacji Fenomen był na konsultacjach i nie miał możliwości zobaczenia tej mapy. Zakładam, że gdybyśmy my na konsultacjach byli to też byśmy tego błędu nie wyłapali”.

Przewodniczący Komisji; „w ten piątek na granicy pomiędzy Łodzią, a Konstantynowem odbędzie się spotkanie, na które chciałbym wszystkich zaprosić. Spotkanie dotyczy wypracowania infrastruktury pomiędzy naszymi Miastami”.

Fundacja Fenomen; „chciałbym przypomnieć i poprosić Państwa Radnych w sprawie nierealizowanych projektów z budżetu Obywatelskiego, ponieważ od naszego ostatniego spotkania na Komisji Transportu minęło już miesiąc w tej sprawie nie zmieniło absolutnie nic, a w międzyczasie dochodzą nowe wnioski, które powinny być realizowane w tym roku. Tak gigantyczne i spektakularne wnioski jak obniżenie krawężnika przy Łodzi Kaliskiej nadal wisi na systemie, że w marcu została to zrobione. Chciałbym abyście Państwo przekonali ZDiT do wykonywania woli mieszkańców, którzy głosami wskazali finansowanie i konkretną rzecz do wykonania”.

Przewodniczący Komisji; „mamy ten Zespół mobilny, który rzeczywiście od dawno powinien pracować ale on będzie zaktualizowany na dniach i tamte tematy wejdą. Tam będą spotkania typowo robocze taka jest z nimi związana koncepcja, gdzie będą osoby zainteresowane i będziemy starali się każdy z tych tematów rozwiązać. Taka formuła będzie dużo sprawniejsza i będzie mogła przynieść efekty”.

Fundacja Fenomen; „proszę wzięcie tego pod uwagę i zarówno na Komisji Transportu jak na Komisji Budżetu Obywatelskiego o połączone obrady ponieważ wspomniany przez Pana przewodniczącego Zespół nie spotkał się od ponad dwóch miesięcy”

Przewodniczący Komisji; „informacyjnie Komisje nie mogą się wspólnie odbywać taka jest opinia prawna. Jeśli ktoś ma się merytorycznie tym zająć to Komisji Budżetu Obywatelskiego”.

Radna p. Magdalena Gałkiewicz; „a możemy zwołać w tym samym czasie Komisje?”.

Przewodniczący Komisji; „opinia prawna mówi, że nie”.

Radny p. Kosma Nykiel; „a czy brak prawnych możliwości takich łączonych posiedzeń wynika ze Statutu Miasta?”.

Przewodniczący Komisji; „z opinii radcy prawnego na podstawie prawa krajowego”.

Radny p. Mateusz Walasek; „nie mogą się odbywać wspólne głosowania”.

Radny p. Kosma Nykiel; „odnośnie Zespołu ds. mikro mobilności, bo ja go pytam od 2 sesji Rady Miejskiej i ciągle słyszę, że na dniach. To jest niepoważne w sytuacji hulajnóg nic nie jest zrealizowane i od kiedy zrealizowano rower publiczny on działa bardzo dobrze. Natomiast problemy z mikro mobilnością nie zostały rozwinięte”.

Przewodniczący Komisji; „to dyrektor ZDiT powinien się tłumaczyć, miesiąc temu była przygotowywana uchwała na jakim jestem etapie nie wiem”.

Radny p. Kosma Nykiel; „zarządzenia można szybko prze procedować a teraz od dwóch miesięcy sprawa tkwi w martwym punkcie”.

Przewodniczący Komisji; „wyjaśnię tę sprawę i przekaże informacje”.

Na tym posiedzenie zakończono

Protokół sporządziła
Komisji

Przewodniczący

Aneta Rabenda

Marcin Hencz