

Protokół nr 17//2025
posiedzenia Komisji Ochrony Środowiska
Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 23 stycznia 2025 r.

I. Obecność na posiedzeniu:

stan Komisji - 12 radnych
obecnych - 12 radnych

oraz zaproszeni goście.

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

Zaproszenie dla radnych stanowią załącznik nr **3** do niniejszego protokołu.

Zaproszenie dla gości stanowią załącznik nr **4** do niniejszego protokołu.

II. Posiedzeniu Komisji przewodniczył:

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz.

III. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie porządku obrad.
2. Informacja Prezydenta Miasta na temat realizacji założeń błękitno - zielonej sieci w kontekście renaturyzacji rzek oraz zielonych ciągów komunikacyjnych pieszo-rowerowych. Omówienie możliwości realizacji konkretnych propozycji oraz szersze spojrzenie na zbudowanie sieci.
3. Sprawy wniesione i wolne wnioski.

IV. Przebieg posiedzenia i przyjęte ustalenia:

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz powitała obecnych radnych i zaproszonych gości. Na podstawie listy obecności stwierdziła quorum niezbędne do prowadzenia obrad i podejmowania prawomocnych uchwał i opinii.

Ad. pkt. 1. Przyjęcie porządku obrad.

Przewodnicząca Komisji przedstawiła proponowany porządek posiedzenia.

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz zaproponowała wprowadzenie do porządku obrad w pkt 2a. punktu dotyczącego zaopiniowania autopoprawki do projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie wprowadzenia "Regulaminu korzystania z parków i zieleńców miejskich na terenie miasta Łodzi" – **druk BRM nr 9/2025.**

Proponowany porządek po zmianach:

1. Przyjęcie porządku obrad.
2. Informacja Prezydenta Miasta na temat realizacji założeń błękitno - zielonej sieci w kontekście renaturyzacji rzek oraz zielonych ciągów komunikacyjnych pieszo-rowerowych. Omówienie możliwości realizacji konkretnych propozycji oraz szersze spojrzenie na zbudowanie sieci.
- 2a. Zaopiniowanie autopoprawki do projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie wprowadzenia "Regulaminu korzystania z parków i zieleńców miejskich na terenie miasta Łodzi" – **druk BRM nr 9/2025.**
3. Sprawy wniesione i wolne wnioski.

Przewodnicząca Komisji przeszła do głosowania zmienionego porządku obrad Komisji.

W głosowaniu Komisja : przy **9** głosach „za”, **braku** głosów „przeciw” i „wstrzymujących się” przyjęła zmieniony porządek obrad.

W związku z brakiem innych uwag **przewodnicząca Komisji** przeszła do procedowania zmienionego porządku obrad.

Ad. pkt. 2. Informacja Prezydenta Miasta na temat realizacji założeń błękitno - zielonej sieci w kontekście renaturyzacji rzek oraz zielonych ciągów komunikacyjnych pieszo-rowerowych. Omówienie możliwości realizacji konkretnych propozycji oraz szersze spojrzenie na zbudowanie sieci.

Prezentacja stanowi załącznik nr **5** do protokołu.

Pan Łukasz Kamiński; „Zielone bulwary wielka szansa dla Łodzi. Ta prezentacja i opracowanie, bo będzie też opracowanie tekstowe, które państwo dostaną na maila powstało dzięki Agencji Ochrony i Konserwacji Zabytków. To jest organizacja pozarządowa, która włączyła się w ten proces tutaj i bardzo chętnie chce w tym uczestniczyć i pomagać. Mieliśmy z Instytutem Spraw Obywatelskich taką petycję - Podpisz się pod lepszym miastem. Jej postulaty to - poprawa jakości komunikacji miejskiej, spójność dróg rowerowych przebiegających wśród zieleni i skuteczna ochrona drzew i zieleni miejskiej. Błękitno-Zielona sieć, to jest opracowanie, które pochodzi z albumu, który został wydany przez Centrum Ekologii UNESCO w Łodzi. Mamy tutaj taką sieć zieleni, która łączy różne punkty miasta ze sobą. Może też służyć właśnie do przemieszczania się rowerem i też powinna ułatwiać wygodne, miłe przemieszczanie się pieszo. Natomiast czym są te ciągi zieleni i jak one powinny wyglądać, jak je powinniśmy zbudować, do czego powinniśmy zacząć, o tym będzie ciąg dalszy. Ostatnio u nas się wydarzyło coś wspaniałego, czyli powstała właśnie taka droga rowerowa wśród zieleni, to jest Szajblerówka, czyli droga w śladzie kolei szajblerowskiej, w śladzie bocznicy szajblerowskiej. Jest to właśnie taki wzór tego jak może wyglądać poprowadzenie komunikacji rowerowej, ale także pieszej, bo tam są też chodniki dla pieszych wśród zieleni. Nie jest ona wzdłuż rzeki, to też pokazuje, że nie tylko musimy się skupiać tylko i wyłącznie na rzekach, jeśli mówimy o komunikacji rowerowej, pieszej przez zielen. Dlatego i w tym momencie mamy tutaj gładką asfaltową nawierzchnię, mamy oświetlenie, mamy elegancką przestrzeń, mamy coś, co naprawdę prowadzi nas przez tą zielen, sprawia, że możemy z dala od spalin i hałasu podróżować. I jeszcze jedna, taka świetna inwestycja, która powstała w Łodzi już wcześniej, to jest Lumumbówka. Mamy tutaj przykład już czegoś, co wygląda rzeczywiście jak bulwar. Nie ma rzeki, ale bulwar to nie musi być tylko nad rzeką, bo mamy też bulwary północne w Łodzi, mamy też inne miejsca, które się nazywają bulwarami na całym świecie, które nie są stricte przy rzece. Natomiast mamy tutaj też ławki dla pieszych, oświetlenie, elegancką przestrzeń, zadbaną miejską i mamy coś, co też bulwar powinno wyróżniać, jeśli ma się nazywać bulwarem, czyli ciekawe ekspozycje widokowe, mamy tutaj zielen. Lumumbówka, co ciekawe powstała dzięki inicjatywie ówczesnego pełnomocnika do spraw rowerowych rektora Pana Mariusza Sokołowicza, który jest z nami teraz obecny. Tutaj taki przykład jak jeszcze może wyglądać przestrzeń zielen, to przykład z Holandii. On pokazuje, że ciekawa zielen, ciekawie zaaranżowana, dobrze przygotowana, ale

właśnie malownicza może to uatrakcyjnić. Czyli jeżeli połączymy sobie teraz w naszym umyśle to, co widzieliśmy przed chwilą, jeszcze z tym właśnie, że właśnie taka szczególnie ozdobna zieleń, takie podkreślenie tego miejsca, jego prestiżu, jego rangi, taką szczególnie ozdobną zielenią, może też stworzyć taki bulwarowy klimat, który sprawia, że będzie nam się chciało tam być i że ta przestrzeń będzie nas zapraszać do tego, żebyśmy nią się poruszali i pieszo, i rowerem, bo bulwar jest przedsięwzięciem trochę takim marketingowym, bo on ma coś reklamować. Co on ma reklamować? On ma reklamować poruszanie się siłą własnych mięśni pieszo lub rowerem po mieście. Bulwar powstaje po to, żeby można było, żeby także ci, którzy dotąd się bali albo nie chcieli, albo nie mieli ochoty na to, żeby poruszać się właśnie rowerem lub pieszo, żeby zapraszał ich do tego, żeby przemieszczać się w takim dobrym, zdrowym otoczeniu, bez spalin, bez hałasu. Tu znowu Lumumbówka. Widzimy właśnie, jak ciekawa jest to przestrzeń, że tam idąc Lumumbówką mamy różne widoki, otwierają się przed nami różne wnętrza urbanistyczne. Mamy tutaj na przykład przejście przez las, prawdziwy dziki las, który mamy w kampusie Uniwersytetu Łódzkiego. Kiedy postawała Lumumbówka były ograniczone fundusze, i teraz wyzwaniem dla nas i tym, co powinniśmy zrobić jest przedłużenie tej przestrzeni, którą widzieliśmy w takim charakterze, jaką widzieliśmy wcześniej, żeby ona docierała tutaj przynajmniej do ulicy Kopcińskiego, bo za ulicą Kopcińskiego jest już droga rowerowa. Potem jeszcze, co ciekawe, w ulicy Jaracza będziemy mieli buspas też otwarty dla rowerów. Natomiast z tym się łączą pewne wyzwania, tam pewne rzeczy trzeba poprawić, ale dzisiaj my rozmawiamy o tych drogach, które są wzdłuż zieleni, więc ten temat pominę, ale do niego będzie trzeba wrócić. W każdym razie, gdybyśmy dalej tędy puścili tę elegancką, dobrą przestrzeń, to byśmy pięknie dotarli do ulicy Kopcińskiego, dalej do centrum miasta. W tej chwili tutaj ta nawierzchnia wymaga remontu, tu i tak coś trzeba zrobić, tutaj jest plaga nielegalnego parkowania, więc tutaj trzeba będzie te wyzwania jakoś rozwiązać. Tutaj Uniwersytet i miasto wspólnie powinni te wyzwania rozwiązać, które są i stworzyć można tutaj świetną przestrzeń, wspaniałą przestrzeń, zaraz się okaże, że taka przestrzeń powinna być ciągnięta dalej, nie tylko do Kopcińskiego, ale jeszcze w innych kierunkach. Tu mamy istniejący fragment Lumumbówki, jako dobrej jakości drogi rowerowej i pieszo rowerowej, gdzie do bulwaru niewiele brakuje do standardu, żeby to nazwać, czyli bulwarem. Tu mamy odtąd dotąd fragment, o którym mówiłem, że trzeba tutaj przedłużyć to. I tu mamy bardzo ciekawe też miejsce, taki chodnik bardzo

uczęszczany, ponieważ tędy chodzą studenci, tędy chodzą uczniowie pobliskiej szkoły podstawowej im. Łódzkich Olimpijczyków. Właściwie te tereny, można zobaczyć, że one powinny nabierać charakteru, dzięki naszym działaniom prawdziwego parku. To może być park rzeczywiście, tutaj różne udogodnienia dla ludzi, różne atrakcje można dodawać, na przykład place zabaw i tak dalej. Tu potrzebna jest właśnie współpraca konsekwentna uczelni i Uniwersytetu w tym temacie, żeby też tutaj była ciekawa, elegancka, fajna przestrzeń, więc tędy łączymy Lumumbówkę, jeszcze tutaj w tej chwili jest taki trochę zużyty chodnik, który jest właśnie bardzo powszechnie uczęszczany, a tutaj mamy z kolei ulicę Debicha, z którą możemy połączyć to wszystko z pobliską dzielnicą Radiostacja i dalej. To też o to chodzi, żeby taki bulwar nie był odwrócony tyłem do swojego otoczenia, on powinien wypływać z tego otoczenia, wynikać, czyli urbanistycznie oraz też społecznie, czyli na przykład studentów Uniwersytetu możemy zaangażować w to, żeby współtworzyli tą przestrzeń. Mamy koło naukowe gospodarki przestrzennej Spatium, które jest bardzo aktywne, mamy kierunek Ekomiasto. To co tutaj się zadzieje może wypływać wprost z tych aktywności, które nasi zdolni młodzi ludzie mają, możemy tutaj pozwolić się wykazać. To jest właśnie ten chodnik, on może być lepszym miejscem. Tu mamy, właśnie się okazuje, dlaczego też Agencja Ochrony Konserwacji Zabytków w tym uczestniczy, tutaj mamy przez Bolesława Kardaszewskiego zaprojektowany gmach fizyki, więc mamy bardzo ciekawy przykład modernizmu, konstruktywizmu. To, że bulwar będzie miał widok na taki obiekt jest jego też atutem, bo my powinniśmy takie obiekty właśnie promować, powinny być nawet przy takim bulwarze, jakieś tablice informacyjne, że oto właśnie taki ciekawy budynek mijamy, że to nie jest jakaś tam budowla. Wrócimy w kolejny zabytek, który widać, Liceum Uniwersytetu Łódzkiego w starej zabytkowej fabryce. Tutaj taki przedob dziki do tego, do tego liceum. Wspaniale, że taki przedob istnieje, bo to jest znak, że jest nadzieja dla rodzaju ludzkiego, czyli dzieciaki do tego liceum nie są tylko dowożone samochodami, więc też tutaj poprawiamy jakość tej przestrzeni. Tutaj widzimy całość, czyli tutaj, co możemy dalej zrobić, tu mamy ulicę Debicha, która powinna być zmieniona w taki zielony woonerf, czyli takie miejsce, gdzie jest dużo zieleni, gdzie mamy asfaltową nawierzchnię, ale gdzie cała deszczówka, która nam spływa, jest pochłaniana przez zieleń, czyli takie, takie coś może, może tutaj powstać. A tutaj mamy ulicę Krzywickiego, która w przyszłym roku ma być remontowana, więc od razu tutaj uwzględnimy to, że ona powinna prowadzić ruch rowerowy płynnie stąd i docieramy właśnie tutaj i do osiedla i

do Parku 3 Maja. Moim zdaniem tutaj powinien być ruch uspokojony, który też jest zgodny z postulatami mieszkańców oraz droga, chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym wzdłuż tej ulicy, bo tutaj mamy taki właśnie szeroki chodnik, który troszeczkę jak bulwar wygląda i jak jesteśmy tutaj, to już jesteśmy w domu. Tu jest Park 3 Maja. Tutaj miasto rozmawia z konserwatorem zabytków o asfaltowej nawierzchni i mam nadzieję, że to dojdzie do skutku. Jak dojedziemy tutaj, to mamy już połączenie do nowego centrum Łodzi, gdzie się zaczyna droga rowerowa, czyli mamy połączenie kolejne właśnie z miastem. O tym była mowa od dawna, że trzeba przedłużyć tą drogę rowerową do stacji i do Uniwersytetu Medycznego. Co my tu mamy, mamy sieć i o to właśnie chodzi, żeby tworzyć takie układy sieciowe, nie tylko liniowe, jak mamy sieć, to pokazujemy ludziom, jak to działa i oni to widzą, oni to czują. To ulica Debicha, tutaj taki zielony woonerf jak najbardziej może zadziałać, tylko pamiętajmy, że ona będzie w tej chwili luką w systemie pobierania opłat miasta, ponieważ jest bardzo blisko strefy płatnego parkowania, więc musimy tutaj też o tym pomyśleć, żeby to rozwiązać. Tutaj ulica Krzywickiego. Tutaj chciałbym udowodnić, że ta przestrzeń jest już taka ciekawa na ulicy Krzywickiego, więc możemy ją wykorzystać tutaj, łąka kwietna z budżetu obywatelskiego. Znowu widzimy całą sieć, jak to wygląda, ale już to wytłumaczyłem, więc dalej idziemy, wyzwanie z parkowaniem rowerów przy Uniwersytecie Łódzkim. Tutaj na przykład jesteśmy przy tak zwanej wieży Babel, gdzie mieszka mnóstwo studentów z zagranicznych, rowery stoją zupełnie do niczego nie przypięte, ponieważ nie ma gdzie ich ustawić. To samo wyzwanie jest też przy akademikach wszystkich. Dlatego tam, między innymi dlatego ta Lumumbówka nie generuje nam ruchu rowerowego na tym poziomie, jaki mogłaby wygenerować, ponieważ jest to wyzwanie z parkowaniem rowerów. Tutaj mamy taki ciekawy przykład, stacja rowerowa na Uniwersytecie Medycznym, tutaj mamy część, która jest obsługiwana elektronicznie na kartę, tutaj część ogólnodostępną. Czy tak to musi wyglądać? Nie wiem, bo podejrzewam, że to jest z kolei bardzo droga konstrukcja, więc czasem jak zrobimy coś na przykład taniej, bez takich automatycznych drzwi, to możemy to zrobić bardziej masowo. Jak dojedziemy do Uniwersytetu Medycznego, taka droga, która całkiem fajnie może wyglądać, jak damy więcej zieleni.”

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz; „Rozumiem, że jeśli chodzi o Lumumbówkę to zakończyliśmy. Ja proponuję tutaj postawić przecinek, następne lokalizacje będziemy robić w miarę dyskusji, więc teraz zostajemy przy Lumumbówce.

W pierwszej kolejności chciałabym przekazać głos przewodniczącemu Rady Miejskiej, a potem chciała bym poprosić Rektora i Uniwersytet Łódzki o odniesienie się, a później przejdziemy do wydziałów Miasta.”

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Bartosz Domaszewicz; „Bardzo chciałem podziękować wszystkim, Pani przewodniczącej za to, że udało się tą komisję zwołać, bo ona jest kontynuacją naszego spotkania z przedstawicielami i autorami tej petycji złożonej kilka tygodni temu. Chciałem też przekazać i zapewnić, że to, o czym mówi ta petycja i też ta koncepcja Zielono - Błękitnej Sieci i połączenia w ogóle całego systemu rowerowego i stworzenia tego ruchu rowerowego, czyli infrastruktury rowerowej, nie tylko tak w taki sposób, żeby ona była bezpieczna, ale żeby ona też była po prostu przyjazna dla użytkownika, absolutnie wpisuje się w te działania, które miasto przygotowuje. Myślę, że będziemy w stanie w ciągu najbliższych dwóch, trzech miesięcy pokazać taki całościowy plan tych działań. Absolutnie ze strony miasta jest pełne zainteresowanie tym, żeby to budować w taki sposób i też pełna wola współpracy z Uniwersytetem Łódzkim, który jest ważnym i nieodzownym partnerem przy części tych inwestycji z całą pewnością. Jeszcze raz wielkie podziękowania dla Pana Rektora za obecność i czas, który dla nas znalazł”.

Rektor UŁ p. Rafał Matera; „Ja taką deklarację współpracy też publicznie przekazuję. Wiem, że przepisy się o tyle zmieniły, że każda inwestycja miejska już tutaj na poziomie, nawet kiedy właścicielem jest Uniwersytet jest łatwiejsza, więc zdecydowanie myślę, że możemy iść razem tutaj z kolejnymi projektami. To przedstawienie, trochę tu dysproporcje widziałem między inwestycją Uniwersytetu Medycznego, a Uniwersytetu Łódzkiego, ale proszę mi wierzyć, że przy niektórych akademikach czy przy niektórych wydziałach również mamy ciekawe rozwiązania dla parkowania rowerowego. Ja dzisiaj nie przyszedłem sam, bo Rektor nie musi wiedzieć wszystkiego, tak jak przewodniczący Rady Miejskiej, ale te osoby, które przyszły ze mną znakomicie się orientują w aspektach promowania zielonego stylu życia czy błękitno zielonego stylu życia. Jest ze mną Dziekan Mariusz Sokołowicz, Profesor Tomasz Jurczak, Rektor Kinga Krause - przyjaciółka Uniwersytetu Łódzkiego i jeden ze studentów, myślę, że niedługo jedna z najważniejszych osób, które empatycznie patrzy na rozwój środowiska w Łodzi. Myślę, że dobrze, żeby tę perspektywę Państwo poznali.”

Dziekan UŁ p. Mariusz Sokołowicz; „Reprezentuję Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, ale faktem jest, że swojego czasu byłem pełnomocnikiem Rektora

Uniwersytetu Łódzkiego, odpowiedzialnego za mniejsze i większe, głównie mniejsze inwestycje rowerowe. Bardzo dziękuję za przypomnienie tych dawnych, młodych, ciekawych czasów. Ta droga, która była pokazana, tak zwana Lubumbówka, to nie jest w całości inwestycja uniwersytecka. To jest w znacznej mierze inwestycja miejska i tak naprawdę tutaj kwestia polega na tym, że rola Uniwersytetu to jest często wypełnianie odcinków między tymi elementami, w które inwestuje miasto i myśmy już wtedy deklarowali i deklarujemy cały czas, dzisiaj Pan Rektor to powtórzył, że jeśli będzie jakakolwiek potrzeba, to myślę, że już na jakimś poziomie szczegółowego rozmawiania o tym, gdzie usprawniać infrastrukturę na rzecz błękitno - sieci i na rzecz rowerów, to pozostajemy do dyspozycji.

Przedstawiciel Instytutu Spraw Obywatelskich p. Piotr Skubisz: „Reprezentuję Instytut Spraw Obywatelskich, w którym odpowiadam za koordynację w działaniach związanych z czystszy, lepszym transportem, np. współpracą z Federacją kilkudziesięciu organizacji z Europy Transport i Środowiska. Myślę, że jest parę sprzyjających okoliczności, jak mówimy to w kampaniach wiatru i też są narzędzia do tego, żeby może spróbować to bardziej zoptymalizować. Jedną z takich okoliczności jest to, że w tej perspektywie Polska dostaje największe środki wśród krajów Unii Europejskiej na rozwój infrastruktury rowerowej. To jest 780 milionów euro, więc tu powiedzmy byłoby z czego skorzystać. Natomiast myślę, że narzędzie, które znamy i które bym bardzo polecał, też zostawię Pani Przewodniczącej, bardzo krótkie foldery, dosłownie dwustronicowe na temat tak zwanego audytu rowerowego, w tym przypadku konkretnie ByPad. Jest to narzędzie, które najpierw pozwala zdiagnozować, jak wygląda infrastruktura rowerowa w danym obszarze, to może być miasto, region w Polsce, ostatnio między innymi zostało to wykonane w Gdyni. Jest to z udziałem przeróżnych interesariuszy, od specjalistów poprzez aktywistów, to jest powiedzmy szeroki, okrągły stół i kończy się to poprzez analizę i uczestnictwo, proces konsultacyjny z mieszkańcami, ekspertami analizą, która jest ustrukturyzowana od zmian niskokosztowych, bez kosztowych, aż po inwestycje. Myślę, że to jest świetne narzędzie, które chcieliśmy zarekomendować.”

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Bartosz Domaszewicz: „Jeśli chodzi o ByPad, w tym roku powinniśmy go wreszcie zrobić, on jest na pewno niezbędny”

Reprezentant Wydziału Biologii, Ochrony Środowiska UŁ p. Tomasz Jurczak: „Od października mam przyjemność pełnić funkcję prodziekana do spraw współpracy z

otoczeniem społeczno-gospodarczym. Mam przyjemność również kierować Katedrą UNESCO Ekohydrologii i Ekologii Stosowanej, która jeszcze kilka lat temu funkcjonowała pod nazwą Katedry Ekologii Stosowanej. Chciałem też krótko odnieść się w stosunku do tej prezentacji i założeń koncepcji Błękitno - zielonej Sieci dla miasta Łodzi. Pewnie Państwo może nie pamiętają początków koncepcji, natomiast to jest pierwsza dekada 2021 roku, kiedy Uniwersytet Łódzki wspólnie z miastem Łódź realizuje pierwszy duży europejski projekt SWITCH, w ramach którego powstaje pierwszy prototypowy system biofiltracyjny na rzece Sokołówce, który okazuje się, że bardzo skutecznie zatrzymuje wody deszczowe i zanieczyszczenia transportowane wodami deszczowymi z terenów utwardzonych miasta. Kontynuacją tych działań realizowanych przez tę katedrę, później również we współpracy z Europejskim Regionalnym Centrum Ekohydrologii, te dwie instytucje były swego czasu koordynowane, prace były koordynowane przez pana profesora Macieja Zalewskiego. Natomiast w ramach tego projektu zostało opracowane pierwsze takie rozwiązanie prototypowe, natomiast były to podwaliny do tego, aby w późniejszym terminie zarówno Europejskie Regionalne Centrum Ekohydrologii we współpracy z Uniwersytetem opracowały koncepcję błękitno - zielonej sieci dla miasta Łodzi. I tutaj chciałem podnieść jedną zasadniczą rzecz, żeby koncepcja błękitno - zielonej sieci miasta Łodzi nie była też mylona z infrastrukturą transportową, kojarzoną być może z tą samą nazwą. Natomiast koncepcja błękitno - zielonej sieci obejmowała przede wszystkim objęcie ochroną dolin rzecznych i ich obszarów jako tego potencjału ogromnego miasta Łodzi, które dzięki tym rzekom i tym obszarom przyrodniczym, które w tym miejscu się znajdowały, spowodowały rozwój przede wszystkim miasta Łodzi. Dziś widzimy, że na przestrzeni wielu lat niestety doliny rzeczne zostały mocno przekształcone, mocno zabudowane i niestety ta presja na ekosystemy wodne jest bardzo duża ze strony nie tylko miasta Łodzi, ale również innych miast. W związku z tym opracowanie tej koncepcji miało otworzyć, to był rok 2010, miało otworzyć również przestrzeń do tego, żeby działania strategiczne w miastach były realizowane w obszarze dolin rzecznych, mając na celu ich jak największą ochronę po to, żeby organizmy, zwierzęta mogły migrować między tymi obszarami dolin rzecznych, a terenami związanymi z zielenią, z zielenią funkcjonującą na terenie miasta. Ja powiem, bo być może państwo też jeszcze nie wiecie, w Indiach jest taki obszar, który się nazywa miejski Bangalore. Jest to jest to obszar zurbanizowany, który koncepcję błękitno - zielonej sieci dla miasta Łodzi

zaadoptował do swoich struktur i obecnie opracowali również w oparciu o łódzką błękitno - zieloną sieć, taką sieć dla swojego miasta, którą obecnie rozwijają i wdrażają. Ja nie ukrywam, że tutaj Europejskie Regionalne Centrum Ekohydrologii, również Uniwersytet, Wydział Biologii i Ochrony Środowiska, realizują wspólnie z miastem kolejne projekty. Mamy na myśli projekt Arturówek, europejskie Eupolis i inne projekty, które wspólnie z miastem realizuje wpisujące się w realizację koncepcji błękitno - zielonej sieci mające na celu zachowanie tych terenów cennych przyrodniczo i cennych związanych z dolinami rzecznyymi. W związku z tym z mojej strony też taki apel podejmując wszelkiego rodzaju strategiczne decyzje ze strony miasta prosiłbym, żebyście Państwo też jakby rozgraniczyli koncepcję błękitno - zielonej sieci miasta Łodzi od wszelkiego rodzaju innych koncepcji, które niestety zbyt negatywnie wpływają na funkcjonowanie i tą ochronę związaną z koncepcją błękitno - zielonej sieci opracowanej, w ramach projektu Switch i po projekcie w ramach działań, które były prowadzone”.

Centrum Ekohydrologii p. Kinga Krause; „Zanim zaczniemy dyskutować o wykonalności i innych rzeczach, chciałabym zwrócić uwagę na trzy aspekty. Jeden aspekt jest taki, że tutaj padła taka propozycja, że jest teren jakiejś zieleni, wprowadźmy tam jeszcze place zabaw i tak dalej. Ja bym sugerowała, żebyśmy już nie zamieniali trawników na place zabaw, siłownie, grillownie, innego rodzaju tego typu tereny. Może na Państwa wyobraźnię wpłynie jedna informacja. Jeden metr kwadratowy dobrze utrzymanego trawnika gromadzi rocznie czterdzieści sześć kilogramów pyłów, które w innym wypadku wdychamy, więc z całą pewnością alergicy powinni tutaj już dawno stanąć na ulicach i powiedzieć nie dla dalszego przekształcenia trawników. To jest jedna rzecz, którą jakby poddaję pod jakąś refleksję. Druga rzecz jest taka, że również chciałabym, żebyśmy się zastanowili nad jednym, czy takie ciągi pieszo rowerowe muszą mieć szerokość sześciu - dziesięciu metrów. Akurat te, które były pokazane, na przykład Lubumbówka, tam przechodzi jedna osoba na godzinę, a ten polbruk zajmuje bardzo dużą powierzchnię. Ja jestem rowerzystą i wiem, o czym mówię. Lubumbówką bardzo często jeżdżę. Lubumbówka została zniszczona przez samochody, które rzeczywiście tam wjeżdżają, parkują na trawnikach. To jest przyczyna, dlaczego ta trasa tak wygląda. Chciałabym, żebyśmy też się zastanowili bardzo realnie nad kosztem i nad szerokością tych tras pieszo rowerowych, które budujemy, czy na pewno potrzebujemy na przykład i chodnik i ścieżkę rowerową? Trzecia rzecz, nad którą proponuję się też zastanowić, to jest to, że człowiek poznaje miasto wszystkimi zmysłami. Jeżeli

poznajemy miasto wszystkimi zmysłami, to poza centrum miasta, gdzie przemieszczamy się na rowerach szybko i chcemy jakby nabrać tej prędkości, to zastanówmy się, czy każda trasa rowerowa musi być asfaltowa lub polbrukowa, ponieważ może być też bita. Również dzieci i młodzież wtedy mają zupełnie inny odbiór przestrzeni. Taka jeszcze jedna uwaga, o której chciałabym tutaj wspomnieć. Łódź zajmuje okropnie niechlubne drugie miejsce, jeżeli chodzi o raport zanieczyszczenia światłem i wyprzedza nas tylko Warszawa, co jest zrozumiałe. Jak to jest możliwe, że wszędzie wprowadzamy światło? Szajblerówka jest tutaj z jednej strony pięknym przykładem, dlatego że ja też nią jeżdżę, ale z drugiej strony pamiętam, że był to ciemny korytarz, który ewentualnie mógłby umożliwić, nie ludziom przemieszczanie się przez miasto. Natomiast my to sobie wyasfaltowaliśmy i zrobiliśmy świetlaną tubę. Mamy park Baden - Powela, w którym możecie państwo znaleźć szpilkę w nocy. Więc tutaj proponuję zastanowienie się, gdzie budujemy ciągi pieszo rowerowe i jak szerokie muszą być. Czy muszą mieć trwałe oświetlenie? Jakie oświetlenie? Czy nie da się pozostać przy chodnikach i w jakiś sposób poprawić ich jakość i wprowadzić mieszane użytkowanie? Więc ponieważ rozumiem, że to będzie kwestia wykonalności, kosztów i tak dalej, to chciałabym, żebyśmy się też zastanowili realnie nad tym, w czym Łódź chce rzeczywiście być pionierem i co chce promować na mapie Polski”.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz;

„Jeszcze to nie jest ten moment, kiedy będziemy się odnosić indywidualnie do różnych kwestii, a na pewno nie ten moment, kiedy powinniśmy rozmawiać o tym, jak wykonać dany ciąg w jakiej strukturze, bowiem to jest nawet nie etap koncepcyjny. Rozmawianie o tym, jak wykończyć, jak dokładnie zaprojektować, nawet przy założeniu, że te środki i możliwości się znajdują, to raczej będzie za jakieś trzy, cztery lata, nie w tym momencie. I wcale tutaj nie mówię pesymistycznie. Są oczywiście różne przestrzenie i różnie do tego są dobierane rozwiązania na etapie projektowym, ale póki co została nam przedstawiona pewna koncepcja dla danego terenu i ważne jest, żeby w ogóle omówić, czy takie kwestie wpisują się i są jakoś koncepcyjnie opracowywane przez Urząd Miasta dla tego obszaru i czy są możliwe do realizacji według miasta te założenia, które były pokazywane. Tutaj może na początek poprosiłbym WKŚ o zdanie, co sądzi w ogóle o takich rozwiązaniach i czy są one projektowane, zakładane w różnych przestrzeniach, a później Zarząd Dróg i Transportu do odniesienia się co do możliwości wdrażania takich projektów”.

P.o. z-cy dyrektora Wydziału Kształtowania Środowiska p. Aleksandra Sztuka - Tylińska; „Ja tutaj jak najbardziej przychylam się do tego, co powiedziała pani doktor Kinga Krause i pan profesor Tomasz Jurczak. Staramy się w tych projektach, które realizujemy, czy planujemy w ramach Strategii Zazieleniania, proponować rozwiązania bardziej zrównoważone niż chociażby właśnie ta przywołana Szajberówka. Nie do końca, na pewno nie w każdym obszarze miasta takie twarde, bardzo intensywnie ingerujące w przestrzeń rozwiązania są uzasadnione. Natomiast jak najbardziej staramy się wprowadzać przestrzenie dla różnych typów użytkowników, czy to w terenach zieleni urządzonej, czy też w nowych terenach projektowanych. Także jak najbardziej takie pomysły są uwzględniane. Trochę trudno mi jest się w tym momencie odnieść bezpośrednio do projektu Lumumbówki, ponieważ to akurat nie do końca jest zakres WKŚ-u. Tutaj prędkiej w ramach rozwoju infrastruktury rowerowej Zarząd Dróg i Transportu. Natomiast jak najbardziej przychylamy się do tego, żeby ten teren jak najbardziej efektywnie wykorzystywać, ale z uwzględnieniem również właśnie przyrody, czyli chociażby ograniczenie oświetlenia, ograniczenie utwardzeń terenu. Tutaj też można byłoby zastanowić się, czy część ścieżek nie można byłoby zrobić w innej technologii, niekoniecznie asfaltowe czy betonowe. Także jak najbardziej wpisuje się to w pewną strategię realizowaną”.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz; „Czy mogę poprosić teraz o włączenie tej koncepcji, tych brakujących fragmentów, które trzeba dobudować, żeby uzupełnić tą strukturę, nazwijmy to przyjazną?”.

Pan Łukasz Kamiński; „Czyli może a propos jeszcze ingerencji w środowisko. Tu mamy drogę rowerową, która by powstała już na wybetonowanym terenie. Tutaj tak samo też jest miejsce, gdzie już mamy ingerencję człowieka w środowisko. Też tak przy okazji zaznaczę, że jak mówimy o migrujących zwierzętach, gatunkach, to jednym z zwierząt, które będzie migrować w tym terenie jest człowiek, więc też uwzględnijmy jego potrzeby. Tutaj mamy ulicę Debicha, która obecnie jest już, tu są płyty betonowe i tutaj możemy zrobić asfaltowy woonerf, a tutaj mamy ulicę Krzywickiego, która będzie remontowana w przyszłym roku i też na bazie istniejącej infrastruktury możemy tutaj dużo zrobić dobrego dla przemieszczania się pieszej rowerem. Natomiast tutaj mamy aleję, która jest potrzebna”.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz; „Poprosiłem o tą mapę, żeby Zarząd Dróg i Transportu się odniósł, czy w ogóle takie koncepcje są planowane.”.

Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorzczak; „Chciałem podziękować za tą prezentację. Mogę tylko ubolewać, że nie poznaliśmy jej, nie zobaczyliśmy jej wcześniej. Ciężko odnosić się do bardzo ładnych map, ale bez analizy stanów prawnych, nieruchomości czy uwarunkowań zewnętrznych na tych odcinkach. Także nie mogę dzisiaj tutaj zadeklarować, że te inwestycje są wykonywalne w sposób łatwy, prosty i przyjemny. Potraktujmy to spotkanie jako zaczątek dyskusji i dobrze, że ta dyskusja się rozpoczęła, chociażby w kontekście tego, że mamy plany remontowe dotyczące dróg i na przykład ulica Krzywickiego pojawia się w harmonogramach między innymi na ten rok i daje to jakieś pole do tego, żeby te planowane remonty uwzględniać w tych założeniach. Natomiast ciężko w tym momencie odpowiedzieć, w jakim zakresie jest to realizowane, czy nie ma po drodze gdzieś, nie wiem, nieruchomości o nieustalonych stanach prawnych, które uniemożliwiałyby na przykład zrobienie całej inwestycji albo należałoby ją etapować. Na to pytanie nie jestem w stanie w tym momencie odpowiedzieć. Odnosząc się jeszcze tutaj do pytania Pani Kingi co do szerokości. Jeżeli projektujemy w drogach publicznych, to jednak podlegamy pod pewne przepisy, które niestety, czy tego chcemy, czy nie chcemy, są dla nas wiążące. Jeżeli nie są to pasy drogowe dróg publicznych to możemy mieć również w innych kierunkach nawierzchni, które nie są nawierzchniami utwardzonymi i tutaj pole do popisu jest dużo szersze. Także odpowiadając na pytanie. Zaczynamy pracę, tak?”.

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz; „Przekażemy dokładne opracowanie i te mapy do Zarządu Dróg i Transportu z prośbą o szczegółową analizę i sprawdzenie możliwości wykonalności tego, co jest proponowane. I zanim jeszcze przejdziemy do kolejnej lokalizacji, chciałam się tylko zapytać jeszcze Miejskiej Pracowni Urbanistycznej czy w tym obszarze, który teraz był prezentowany są jakieś, nie wiem, rezerwy czy cokolwiek? Wiem, że też Pracownia niestety nie dostała tego materiału wcześniej, więc nie wiem, czy jest w stanie tak w biegu?”.

Z-ca dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej p. Paulina Górska; „Mogę powiedzieć, że jeżeli zmieści się ten program w korytarzach drogowych, o którym mowa, to plany miejscowe, jeżeli będą tam sporządzane, oczywiście będą uwzględniać, a na pewno nie wykluczać takich inwestycji, na które też jesteśmy otwarci. Obecnie

przystąpienie mamy pomiędzy Narutowicza, a Małachowskiego, więc tam plany również widziałam, że są na drogi rowerowe, więc będziemy się starać oczywiście taki korytarz drogowy zapewnić, czy utrwalić, żeby ten program przeniósł. Jesteśmy otwarci jak najbardziej na rozmowy i dyskusje”.

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz; „Przekażemy materiały z tymi mapami, żebyśmy też mieli tutaj uzupełnioną wiedzę”.

Radna p. Izabela Kaczmarska; „Ja mam pytanie odnośnie tego odcinka wzdłuż Małachowskiego. Wiele się dyskutuje na temat ekologii na komisjach środowiskowych i poddałabym pod wątpliwość ten odcinek, który jest równoległy do ulicy Małachowskiego i który przebiega przez teren leśny. Ja pracuję na Małachowskiego 6, dokładnie naprzeciwko, mam siedzibę firmy, znam od trzydziestu lat ten teren i bardzo bym prosiła, żebyście Państwo wzięli pod uwagę, że to jest park, stary park, mocno zadrzewiony i wycinanie odcinka w parku po to, żeby przygotować ścieżkę rowerową, wydaje mi się niezbyt dobrze trafionym pomysłem.”

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz; „ Od razu sprostuję Pani twierdzenie, które jest po prostu nieprawdziwe. Park 3 Maja jest parkiem pod ścisłą ochroną konserwatorską, nikt nie wytnie tam żadnego drzewa, więc proszę nie sugerować takich rzeczy.”

Radna p. Izabela Kaczmarska; „Ja nie mówię nieprawdy, tylko zwracam uwagę, że kreska naniesiona na tym projekcie praktycznie nie jest kreską określającą usytuowanie tej ścieżki rowerowej, więc Panie przewodniczący, bardzo bym prosiła o nie imputowanie mi kłamstw.”

Pan Łukasz Kamiński; „Ta kreska narysowana jest dokładnie zbieżna z istniejącą aleją parkową, która tam jest. Nie potrzeba niczego poszerzać, niczego wycinać, ani drzewa, ani krzaka, ani jedno źdźbło trawy nie musi ucierpieć w wyniku tego. Natomiast jest tam powierzchnia częściowo przepuszczalna stworzona, natomiast mamy w tym miejscu w parku ogromne wyzwanie, ponieważ jest tam wjazd samochodów na parking Łodzianki -ośrodka szkoleniowego. Tam jakiś wjazd i parking musi być, bo tego wymagają przepisy. Natomiast właśnie nawierzchnia przepuszczalna powoduje, że latem unoszą się tam ogromne tumany pyłu. Proszę tam wybrać się latem na spacer, kiedy są mecze na Łodziance i tutaj też ta nawierzchnia też się niszczy bardzo szybko. Jest tam ruch samochodów, ta nawierzchnia się niszczy, rozmięka, tworzą się dziury w trakcie deszczu, więc tutaj też uwzględnijmy takie sytuacje, takie wypadki. Też jeśli chwalimy

nawierzchnie przepuszczalne, to taka sytuacja proszę się wybrać do Arturówka, gdzie jest też aleja z nawierzchni przepuszczalnej. Jak przejedzie patrol Straży Miejskiej, no to taką aleją już nie można przejść, trzeba innej ścieżki szukać, tak dużo pyłu jest w powietrzu. Te nawierzchnie przepuszczalne też mają swoje wady. Natomiast nawierzchnia asfaltowa może być tak wyprofilowana, żeby deszcz po prostu spływał na bok, czyli nawadniał zieleń, która jest obok. Nawierzchnia asfaltowa nie musi wcale oznaczać jakiegoś dużego problemu dla środowiska. Ja na przykład przypominam sobie największy park w Amsterdamie, gdzie fantastycznie mi się jeździło rowerem, gdzie wszędzie jest gładka nawierzchnia asfaltowa. Nie bójmy się aż tak bardzo tego asfaltu. Poza tym to też nie o to chodzi, żeby każdy centymetr kwadratowy był przepuszczalny, bo wtedy na przykład w górach, jakbyśmy poszli w góry, to musielibyśmy rozbić Giewont i na jego miejsce jakiś przepuszczalny żwir wysypać. Tutaj kluczowe jest to, czy cały obszar jest przepuszczalny, czy cały obszar ma retencję. Natomiast jeżeli mamy asfaltową aleję, która jest przyjazna nie tylko dla rowerzystów, ale też dla dzieci jeżdżących na hulajnogach, dla matek z dziećmi, które pchają wózki, to w tym momencie no musimy to uwzględnić dla osób starszych. Ta gładka nawierzchnia ma też swoje zalety, bo musimy uwzględniać potrzeby różnych użytkowników, także osób z niepełnosprawnościami. To nie jest tylko tak, że bulwar czy droga rowerowa powstaje tylko dla rowerzystów wyścigowych, szosowych. To są różne potrzeby różnych osób. Natomiast także tutaj też i częściowo, poza tym częściowo też wchodzimy w tym miejscu w Parku 3 Maja w już utwardzoną nawierzchnię. Tam częściowo już jest utwardzona nawierzchnia. Ta aleja istnieje, ona już jest oświetlona, już ma połączenie w tym momencie z drogą rowerową w alei Szajblerów”.

Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorzczak; „Myślę, że fazę projektową mamy przed sobą”.

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz; „Właśnie chciałam powiedzieć, że jakby te szczegóły, które będą dotyczyły samej realizacji i tego, jaki materiał będą używane, to rzeczywiście jest przed nami. Pewnie dzisiaj tego nie ustalimy, więc w tym momencie może bym tutaj postawiła przecinek i przekazała głos Panu radnemu”.

Radny p. Kosma Nykiel; „Wydaje mi się, że dobrze w takim gronie rozmawiać o sprawach przede wszystkim strategicznych, a myślę, że wybór nawierzchni zostawimy już, kiedy będziemy mieli zagwarantowane środki na rozwój infrastruktury rowerowej, gdyż no niestety w Łodzi nie ma co ukrywać, że przez ostatnie lata tej infrastruktury

zbudowało się żenująco mało w porównaniu do innych miast w Polsce. Wystarczy pojechać do dowolnego innego miasta wojewódzkiego, żeby zobaczyć ten standard poruszania się rowerem po mieście jest zupełnie inny, między innymi, jeśli chodzi o ogóle o ciągłość i spójność tej infrastruktury rowerowej. Ja bardzo cenię, że tutaj jest z tego, co rozumiem jeszcze kilka innych propozycji prowadzenia dróg rowerowych, na przykład przez tereny wzdłuż rzek i tak dalej. To też zapewne może się jakoś wiązać z pięknymi wizualizacjami, które wiosną ubiegłego roku były publikowane przy okazji planów na renaturyzację rzek. Ja na marginesie renaturyzacji to chciałbym, aby ostatni element renaturyzacji rzeki Sokołówki, czyli przywrócenie naturalnego koryta na odcinku między Zgierską, a Włókniarzy wreszcie był wykonany. Natomiast wracając do dróg rowerowych, nie wiem, czy Państwo pamiętają, w roku 2015, powstał taki wspaniały dokument. Nazywa się strategia rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi. Czy pamiętają Państwo o takim dokumencie? Bo on jest, on jak na dokumenty strategiczne w Łodzi jest powiedzmy, że dość krótkie, jeśli chodzi o treść, bo to jest dosłownie parę stron, natomiast tam jest wyznaczona docelowa sieć dróg rowerowych włącznie z priorytetami inwestycyjnymi. Ten dokument wydaje się być tak zwanym pułkownikiem, czyli on został stworzony, był w jego jakby tworzenie zaangażowany między innymi, przynajmniej to, co wyczytałem z przekazów prasowych z roku 2015, to było 10 lat temu, przewodniczący Domaszewicz, byli też inni radni już, którzy nie są radnymi. Natomiast dobrze by było raz, jeśli już mamy taki zacząć tej strategii, spojrzeć na wszelkie nowe odcinki, które się pojawiają na przykład przy okazji budowy tunelu średnicowego, czy przy okazji wyznaczenia nowych korytarzy pod drogi, czyli fragmentu pracy, którą wykonuje MPU już konkretne korytarze, jeśli chodzi o trasę Konstytucyjną, Karskiego, czy Wojska Polskiego. Dobrze było taki dokument jak strategia rozwoju dróg rowerowych odświeżyć, sporządzić na nowo, uwzględniając nową sytuację, która się dzieje i nowe propozycje również ze strony społecznej, żeby też nie budować dróg rowerowych tak fragmentarycznie. To musi jednak mieć pewien sens i być spójne. A kolejna rzecz, fajnie, że zrobiono w 2015 roku tą strategię, ale strategię jeszcze warto realizować i przeznaczać na nią konkretne środki, więc dobrze byłoby taki minimalny budżet na rozwój inwestycji rowerowych, na rozwój sieci dróg rowerowych i takiej ciągłości i spójności, kiedy mamy wyznaczone odcinki priorytetowe, można je na przykład zacząć planować i budować na najbliższe na przykład pięć lat. Stąd myślę, że to jest też pewien aspekt, który jest niezwykle ważny, kiedy rozmawiamy o nowych proponowanych

odcinkach, żeby też wszystko było spójne z szerszym planem, ale i żeby było faktycznie realizowane”.

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz; „Mi się wydaje, że tutaj my rozmawiamy o konkretnych odcinkach, które rzeczywiście są wyciągiem planu, ale też dziękuję za tą uwagę. Myślę, że warto wrócić do tego, co było już przygotowane i na pewno pracując nad tą koncepcją, wydaje mi się, że też będziemy patrzeć na te założenia, które były przyjęte w 2015 roku. Zgadzam się, że kluczem jest realizacja, także mam nadzieję, że do tej realizacji dojdzie”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marek Michalik; „Wiele jest dokumentów, które przyjmujemy w Radzie Miejskiej i one są tak naprawdę na półkę, są potem pułkownikami, albo czasem w oparciu o nie tylko jest sięganie po środki unijne, ale tak naprawdę z realizacją ich to jest tak, jak jest. Ja nie chcę się wypowiadać na temat merytoryczny tego projektu, ale mam dwa pytania do osób, które prezentowały nam ten program. Przyznam szczerze, jak usłyszałem, że stoi za tym programem Agencja Ochrony i Konserwacji Zabytków, to zabrzmiało mi tak dosyć poważnie i sobie zajrzałem do internetu. Jakoś nie mogę w internecie znaleźć tej agencji”.

Pan Łukasz Kamiński; „To jest organizacja pozarządowa. Pełna nazwa to Społeczna Agencja Ochrony i Konserwacji Zabytków. Instytucja ta powstała dość niedawno, ale pozyskała jakieś fundusze grantowe na swoją działalność i ja z nimi współpracuję. Tutaj jest ważne, żeby też różne organizacje pozarządowe w takim procesie brały udział. Był podany adres strony internetowej, będę też potem rozsyłać”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marek Michalik; „Zwracam uwagę jednak, bo nie należy tak robić. Jeżeli to jest społeczna agencja, to trzeba pisać, że to jest społeczna agencja, dlatego że, co to znaczy, że mamy do czynienia tutaj jako radni z jakąś agencją, której nie możemy nigdzie znaleźć”.

Pan Łukasz Kamiński; „Powiedziałem od razu, że jest to organizacja pozarządowa, przekażę Pana uwagę tym osobom”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marek Michalik; „Bardzo dobrze, że to jest organizacja pozarządowa, nic nie mamy, bardzo popieramy organizacje pozarządowe, natomiast dobrze by było po prostu, żebyśmy nie stykali się w prezentacji z informacją, która nie ma odzwierciedlenia”.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz; „Proszę tylko, żebyśmy się może skupiali na tematach, a nie wątkach pobocznych co do poszczególnych organizacji”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marek Michalik; „Ja bardzo przepraszam, ale mamy do czynienia z prezentacją, w której powołuje się ktoś na Agencję Ochrony Konserwacji Zabytków i tej agencji nie ma. Ja dopytuję o to i Pan nazywa to wątkiem pobocznym”.

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz; „Obawiam się, że nie mamy dzisiaj czasu do godziny 23”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marek Michalik; „Ja próbuję uporządkować sytuację, próbuję się dowiedzieć, kto za tym programem stoi i pozwoli pan, że zadam jeszcze jedno pytanie, o które wnioskowałem. Otóż w głosie tutaj Pana Prodziekana, jak zrozumiałem, zabrzmiało bardzo poważnie, że błękitno-zielona sieć powinna być oddzielona od innych projektów. Tak zrozumiałem tą wypowiedź, że nie można tutaj jakby, nie wiem, nie chciałbym tego kontynuować, ale tak zabrzmiało mi to. Natomiast mamy tutaj do czynienia, jak rozumiem z dwoma rzeczami, jedna się nazywa Zielone Bulwary, a druga się nazywa błękitno - zielona sieć. Jak ja rozumiem, to Zielone Bulwary są projektem szerszym niż błękitno - zielona sieć, albo odwrotnie. Ja bym chciał się dowiedzieć, jak się mają relacje pomiędzy tymi dwoma projektami. I czy rzeczywiście jest tak, że te dwa projekty nie są przystające do siebie i Zielone Bulwary mogą zagrozić błękitno - zielonej sieci?”

Reprezentant Wydziału Biologii, Ochrony Środowiska UŁ p. Tomasz Jurczak; „Ciężko mi jest się wypowiedzieć na temat Zielonych Bulwarów, bo ja tej dokumentacji nie widziałem, nie miałem okazji się z nią zapoznać. Natomiast miałem przyjemność częściowo uczestniczenia. Na pewno większe grono moich kolegów z zespołu miało okazję tworzyć koncepcję błękitno - zielonej sieci dla miasta Łodzi. I to jest opracowanie, które zostało zrobione dla całego miasta, bazując na tym potencjale, który dają doliny rzeczne i tereny związane z zielenią miejską. Wydaje mi się, że koncepcja czy założenie dotyczące Zielonych Bulwarów tak troszkę podciągnięte zostało pod koncepcję błękitno - zielonej sieci, ale są to rzeczy, które dotyczą dwóch różnych elementów. Koncepcja błękitno - zielonej sieci, ma na celu ochronę dolin rzecznych i tego potencjału związanego przyrodniczego, przede wszystkim związanego z doliną rzecznyymi. I teraz rozważając jakiegokolwiek inne koncepcje, które miałyby wejść w koncepcję błękitno - zielonej sieci, powinny mieć wykonaną analizę, w jaki sposób realizacja takiej inwestycji

przyczyni się do utraty tego potencjału związanego z błękitno - zieloną Infrastrukturą, z błękitno - zieloną siecią, czyli dolinami rzecznyymi, systemami rzecznyymi i towarzyszącym dolinom, korytarzom rzecznyymi stref związanych z elementami przyrodniczymi.”

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marek Michalik; „Czy te projekty mogą się wspierać, czy te projekty mogą działać razem, czy one są jednak wykluczające i czy nie ma takiej groźby, że ten projekt, który był realizowany przez Państwa, jak rozumiem za środki, uniwersyteckie, unijne, poprzez ten projekt tych bulwarów, jest w jaki sposób zagrożony? **Centrum Ekohydrologii p. Kinga Krause;** „Myślę, że tutaj dążymy do tego. Błękitno - zielona sieć to jest to, co się nazywa infrastrukturą błękitno zieloną, ale infrastrukturą nie jest. Tu mówimy o terenach zieleni, o rzekach, o stawach, o mokradłach, o ekosystemach. Tutaj na tym spotkaniu mówimy o szarej infrastrukturze. Jesteśmy za zielonym transportem, absolutnie za transportem rowerowym i tak sieć transportu rowerowego może się wpisywać w błękitno - zieloną sieć, ale nie musi. Jeżeli przyjmujemy, że najważniejsze jest to, jak będą realizowane te inwestycje, gdzie będą realizowane te inwestycje, jakie tereny będą obejmować. Czyli nie, te projekty się nie wykluczają. Natomiast tak jak Pan domagał się uściślenia, co to za nazwa, co to za agencja, tak tutaj Pan Profesor Jurczak myślę, że również spróbował dościslić, że nie mówimy o błękitno - zielonej sieci. Mówimy o szarej infrastrukturze, która może się wpisać w błękitno - zieloną sieć z poprawą tej sieci albo z utratą jej i jej cech. I dlatego nie jesteśmy w stanie się w tej chwili wypowiadać w jedną lub w drugą stronę. Jeżeli będziemy mogli na przykład jakąś ścieżkę rowerową wyremontować, czyli wyremontować chodnik, stworzyć pas pieszorowerowy, a do tego wprowadzimy zieleń, bo to o czym jeszcze nie mówiliśmy, to to, że błękitno - zielona sieć w swojej naturze ma wspierać zagospodarowanie wody i adaptację miasta do zmian klimatu. I teraz każde wprowadzenie w zieloną infrastrukturę, nawet ścieżki przepuszczalnej, ok, ścieżka przepuszczalna przepuszcza wodę, ale nadal nagrzewa się inaczej niż trawnik. Czyli znowu, jeżeli chcemy wiedzieć, czy coś wspiera, czy nie wspiera błękitno - zielonej sieci, to zrobimy analizę, temperatura, przepuszczalność. Ile tej infrastruktury będzie w zielonej infrastrukturze, trudno tutaj powiedzieć, tak jak Zarząd Dróg i Transportu nie może powiedzieć, tak my też nie możemy powiedzieć. W zasadzie chcieliśmy tylko Państwu poddać pod rozważenie pewne aspekty, które trzeba mieć w pamięci, jeśli

mówimy o takich zagadnieniach. I jak długo będziemy gdzieś tam o tym pamiętać i w tyle głowy je mieć, to wydaje mi się, że każda dyskusja jest bardzo sensowną dyskusją.”

Pan Łukasz Kamiński; „W opracowaniach dotyczących błękitno - zielonej sieci, które ukazywały się z ramienia Instytutu Ekohydrologii UNESCO też jest mowa o drogach rowerowych i pieszych, więc to też jest z tej strony udrażniania miasta, otwierania go dla ruchu pieszego i rowerowego. Też jest to część moim zdaniem błękitno - zielonej sieci. Mogę pokazać te albumy, które były przygotowywane na przykład w instytucie, w których była od początku mowa też o otwieraniu tego miasta, wykorzystywaniu tych rzek i innych terenów zieleni do tego, żeby to służyło przemieszczaniu się ludzi. Poza tym tutaj tytuł prezentacji jest o bulwarach, dlatego ponieważ nie mówimy, tutaj spotkaliśmy się w związku z petycją, która mówiła o ruchu rowerowym.”

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz; „Wyda mi się, że absolutna większość, jak już powiedzieliście wszyscy na sali się zgadzamy co do tego w jaką stronę należy iść. Obawiam się jednak, że jak teraz będziemy rozmawiać o szczegółach i o ogólnych pojęciach i interpretacjach, to zakończymy to spotkanie kolejną, proszę się nie urazić, akademicką dyskusją, która do niczego nie doprowadzi. Uściślając, żeby cokolwiek z tego zacząć realizować, na tym etapie nie musimy ustalać jakich materiałów używać, jak oświetlać, to są rzeczy, które się podejmuje na etapie tworzenia projektu budowlanego. Żeby stworzyć takie ciągi, musimy się na tym etapie zastanowić czy są w ogóle przestrzenie takie oraz możliwości połączenia tych przestrzeni pomiędzy sobą i dopiero jak będziemy mieć taką luźną koncepcję, możemy dać to Zarządowi Dróg do przeanalizowania technicznego i wtedy możemy schodzić coraz bardziej w szczegóły.

Dlatego chcąc usystematyzować to nasze spotkanie i potraktować to jako początek właśnie realizacji takich projektów, na razie szczegóły odcinamy. Omówiliśmy temat Lubumbowa, teraz przejdźmy do kolejnego punktu.”

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz; „Ze swojej strony chcę dodać, że absolutnie tutaj nikt nie chce działać na szkodę środowiska, dlatego o tym dyskutujemy i tak jak już przewodniczący Hencz powiedział, o tych szczegółach będziemy mogli porozmawiać na kolejnym etapie, ale też tak, żeby tej szkody w środowisku oczywiście nie czynić.”

Dziekan UŁ p. Mariusz Sokołowicz; „Ja rzeczywiście chciałem zakończyć taką bardzo, wstępną deklaracją, bo myślę, żeby tutaj też nie było wątpliwości, że jesteśmy z

kolegami, z kolegą profesorem z innego wydziału, my się bardzo dobrze rozumiemy i mogę tylko poprzeć to, że kwestia zielono-błękitnej infrastruktury to są przede wszystkim ekosystemy i ochrona, ale nie zawsze w sprzeczności stojące z inwestycjami. To naprawdę zależy od konkretnych lokalizacji i po prostu trzeba myśleć w kategoriach bilansu. Czasami może będzie trzeba gdzieś coś zabetonować, żeby powstała droga, ale czasami w zamian za to na przykład jakikolwiek podmiot w tym Uniwersytet może coś odbetonować. Też o tym pamiętajmy. Chciałem tą bardzo wstępną deklarację tutaj podtrzymać, o której mówiliśmy. Po prostu współpracujemy na jakimś etapie, bo jak dojdzie do konkretnej realizacji na konkretnym odcinku, to wtedy będziemy wiedzieć, czy trzeba zdjąć płyty chodnikowe, czy je zamienić, czy coś doświetlić, czy włączyć czasowe oświetlenie. Na tę chwilę mogę tylko zadeklarować, że wszędzie tam gdzie ja będę władny i myślę, że mnie poprze Pan Profesor Jurczak, gdzie tylko będziemy mogli przekonywać kolegów i koleżanki i administrację też uniwersytecką, żeby współpracować, żeby w sprzeczności nie stały po prostu te dwie rzeczy, czyli błękitno - zielona infrastruktura i drogi rowerowe, to tam gdzie Uniwersytet będzie, że tak powiem interesariuszem, to będziemy współpracować.”

Pan Łukasz Kamiński; „Miejsce, gdzie się wydarzyło coś wspaniałego ostatnio, mianowicie od zawsze tutaj był korytarz urbanistyczny pod szeroką miejską trasę, trasę Wojska Polskiego, więc ta zieleń czekała tylko właśnie na zabetonowanie. Ta trasa miała iść potem Doliną Łódki, łączyć się z ulicą Wojska Polskiego, krajobraz Doliny Łódki byłby zmasakrowany. Natomiast Marek Janiak będąc architektem miasta jakby ukrócił tą trasę, sprawił, że ona nie będzie, ocalił Dolinę Łódki, też część starego miasta, chwala mu za to wielka, więc ta trasa szła tutaj, dotąd. Natomiast znowu wydarzyła się wspaniała rzecz, czyli tutaj zyskaliśmy nową stację kolejową Łódź-Koziny. I w tym momencie, dostosowując do nowej sytuacji, zmieniono przebieg planowanej trasy tak, że ona będzie wbijała się w ciąg ulicy Drewnowskiej, nie w tym miejscu, tutaj, na tym skrzyżowaniu, więc pozostaje nam miejsce, które jest terenem zielonym. W tej chwili ta rozkopana przestrzeń to jest dla nas szansa, żeby poprowadzić właśnie ciąg pieszo-rowerowy, taki bulwar, bo to jest i dla pieszych rowerzystów, właśnie tędy przez dawny korytarz Wojska Polskiego. Tutaj już jest ścieżka w tej chwili dosyć taka szeroka, więc tutaj możemy bez problemu to zrobić, tutaj z kolei dzięki temu, że mamy rozkopaną ziemię, to zaraz, to będzie teraz przykrywane, tu jest komora startowa, ona będzie przykrywana ziemią, możemy bulwar poprowadzić bez trudu, tutaj jest park już

planowany. Były nawet konsultacje społeczne na ten temat, ważne jest to, że ten park będzie także miejscem, przez które ludzie będą komunikować się z tych osiedli obok do tego dworca. Więc tu musi być zdecydowanie gładka nawierzchnia, oświetlenie, warunki dla pieszych, dla różnych grup osób także, także z niepełnosprawnościami, musimy tutaj to stworzyć. Więc tutaj już planujemy, miasto tu zrobi park, to już decyzja zapadła, więc tutaj dociągniemy to tędy. Tutaj mamy skwer nalutomierski tak zwany. Jest tutaj już jakaś infrastruktura, moim zdaniem trochę więcej można dołożyć infrastruktury też pieszo-rowerowej, ale to w miejscu, gdzie już ziemia jest zdeptana, także proszę się nie bać tutaj i tutaj może nastąpić w tym nowym parku rozplot, że tak powiem na północ, tutaj mamy Akademię Muzyczną, salę koncertową, tu już jesteśmy na osiedlu Teofilów Wielkopolska, a tutaj przyłączamy się do istniejącej drogi rowerowej w ulicy Drewnowskiej. Więc tu już właściwie jesteśmy w okolicach parku na Zdrowiu. Ważne, żeby to miejsce było rzeczywiście przyjazne dla wszystkich, tutaj nową istotną rzeczą jest możliwość przejazdu, przejścia na wprost po to, żeby rzeczywiście z tego Dworca komunikacja odbywała się płynnie i bardzo wygodnie do całego osiedla. Tutaj jest rezerwa terenu pod trasę Karskiego, natomiast w momencie, kiedy tu nie będzie skrzyżowania, bo kiedyś tutaj było planowane skrzyżowanie dwóch największych tras tutaj w mieście, natomiast w momencie, kiedy nie będzie skrzyżowania, otwiera się przed nami szansa, żeby tę łąkę zostawić, ten teren zielony, który jest ważny dla mieszkańców i poprowadzić tutaj trasę ewentualnie w tunelu. Ja mam swoje zdanie na temat zasadności budowy takich tras, natomiast nie chcę teraz w to wchodzić, tutaj możemy się spotkać na takim kompromisowym rozwiązaniu poprowadzenia w tunelu, więc jak widać czasami te bulwary mogą też ocalić jakąś zielenią. Na mapach błękitno-zielonej sieci, które były przygotowywane przez Instytut Ekohydrologii UNESCO, to miejsce też jest zaznaczone już jako zielenią, więc tutaj już to nie jest nowum, to już było właśnie na tych mapkach, które razem szykowaliśmy. Tutaj jest przykład Reykjavíku. Tam prowadzi się bardzo świadomą politykę promowania chodzenia pieszo i poruszania się rowerem, natomiast tutaj dla pieszych chodzi o to, że taki ciekawy akcent właśnie, może przykuć uwagę. Człowiek, który chodzi pieszo potrzebuje bodźców wzrokowych, musi mieć ciekawe otoczenie, żeby nie odczuwać tej drogi jako nużąca i nudna. Rozmawiałem z panią profesorem, która się zajmuje tym zagadnieniem i w Reykjavíku i w Oslo i czy prace zabaw, czy jakaś sztuka uliczna, czy jakieś akcenty, które są ciekawe dla tych osób pieszych sprawią, że one chcą poruszać się pieszo, chcą chodzić

rzeczywiście pieszo, dlatego właśnie mówimy o bulwarach, bo bulwar to takie miejsce atrakcyjne z jakimiś ciekawymi rzeczami. Chodzi o to, żeby ludzi przekonywać do poruszania się pieszo, do zdrowego ruchu. Tutaj właśnie w tej chwili jest, jest dworzec budowany, tutaj ten park, który będzie, a tutaj mamy taką górkę, tutaj ja zgłaszałem już na jakichś konsultacjach, żeby tą górkę odtworzyć. To jest właśnie ona, tutaj co prawda pod spodem będzie komora rozgałęziająca, natomiast pomysł jest taki, żeby stworzyć takie, taki budynek, który jest pusty w środku i ma w technologii dachów zielonych zbudowany w ten sposób, taki korpus. To jest takie miejsce kultowe dla mieszkańców okolic. Też tutaj chciałem w ten sposób podkreślić, że te bulwary, to co robimy, musi być zakorzenione w tym, co ludzie kochają, z czym utożsamiają się okoliczni mieszkańcy. Jeżeli takie akcenty, jak nawet ta górka tutaj będą, oni będą popierali takie inwestycje.”

Z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Tomasz Grzegorzczak: „Czy mógłbym mieć prośbę, bo rozmawiamy o rzeczach, które nie są zbadane, nie są zweryfikowane, Rozmawiamy na przykład o górze nad komorą startową, której konstrukcja nie jest przystosowana do tego, żeby wybudować tam górkę i rozmawiamy o rzeczach, które są w tym momencie już tak naprawdę nierealizowalne. Mamy zarys, rozumiemy koncepcję tego połączenia. Miasto też w pewnym momencie widziało potrzebę zagospodarowania tych terenów jako teren zielony. Mówię o terenach nad stacjami i wszyscy to rozumiemy, więc może przejdźmy do konkretów i do możliwości wykorzystania bez pokazywania na przykład jakichś konkretnych rozwiązań, bo naprawdę to jest etap fazy projektowej.”

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz: „Rzeczywiście skupmy się może na koncepcji i troszeczkę odejźmy od szczegółów. Wiem, że jeszcze mamy jedną lokalizację, więc skupmy się na tych ogółach.”

Radny p. Mateusz Walasek: „Jestem trochę zdziwiony całą koncepcją budowania czegoś zamiast trasy Karskiego. Trasa Karskiego jest w dokumentach planistycznych miasta, jest wskazana jako do realizacji i nic się w tym względzie nie zmieniło. Koncepcja tunelu, która jest przedstawiona, to jest oczywiście to samo mogę zacytować, co pan dyrektor tu mówił, że to jest w ogóle od strony technicznej moim zdaniem wątpliwe, żeby tunel maszyną drążącą był na tak krótkim odcinku wykonywalny i w ogóle miał jakąkolwiek opłacalność, bo maszyna drążąca jest budowana specjalnie na dany konkretny tunel, więc tunel musiałby być robiony metodą odkrywkową, tym bardziej, że

znajduje się tak naprawdę nad tunelem kolejowym. Zresztą schodzenie z tym tunelem głęboko na tak krótkim odcinku też mija się z celem. W związku z tym tunel budowany metodą odkrywkową powodowałby to, że cała ta zieleń, która tam się znajduje, nawiasem mówiąc niewysoka, tylko raczej z tego co widać, zresztą drzew tam jest niewiele, cała ta zieleń i tak zostałaby zniszczona w tym miejscu. To jest bardzo ciekawa koncepcja w zakresie tego, co prowadzi przez dawne tereny ogródków działkowych i pasa dawnego na trasę Wojska Polskiego, to ja bym mimo wszystko z pasem na trasę Karskiego nie eksperymentował. Oczywiście tam można zbudować drogę rowerową, która może być jakoś uwzględniona później w budowie trasy Karskiego, ale nikt w mieście się z budowy trasy Karskiego nie wycofał nawet jeżeli nie będzie realizowana w tym roku czy za pięć lat. Ja już słyszałem takiej mądrości, że Trasy Górna to nie będzie i że domy tam można postawić, a od paru lat można tamtędy pojechać.”

Pan Łukasz Kamiński; „Tutaj była taka propozycja, że może mogłaby tam na tym odcinku być, być schowana, przykryta. Tutaj chodzi o jakieś perspektywiczne założenia, że możemy zadeklarować, że w momencie, kiedy będzie budowana, to wtedy postaramy się ją właśnie schować w tunelu. Tam ukształtowanie terenu trochę temu sprzyja, więc no to jest temat chyba na osobną debatę.”

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz; „Naprawdę nigdzie nie dojdziemy, jak będziemy się teraz bez żadnych analiz ze strony urzędu odnosić do takich szczegółów. Jeśli już pokazał Pan przebieg tej koncepcji, ZDiT merytorycznie się do niej odniesie, jak ją przeanalizuje, wtedy zaproponuje ewentualnie jakieś zmiany możliwe, a my rozmawiamy o jeszcze kolejnej koncepcji, żeby Pan ją przedstawił, żebyśmy później wiedzieli o co w niej chodzi.”

Pan Łukasz Kamiński; „A tutaj, to też do tego gdzieś dochodziło, że mieliśmy tam taką fabrykę kiedyś, nie odnalazłem jej na fotografiach, dlatego ją tu umieściłem. Tak naprawdę pierwsze miejsce Bognowego Dworca, gdzie można dać wyższą zabudowę, to było miejsce, gdzie stała ta fabryka, może kiedyś w podobnym kształcie coś zostanie zbudowane. Tu już mamy właśnie tą łąkę, która jest bardzo fajna. Tak mogłaby wyglądać, gdyby trasa była pod ziemią. Tutaj przechodzimy już do ulicy Lutomierskiej. Tutaj bardzo dobra rzecz się wydarzyła, czyli powstała droga rowerowa i tutaj po prostu pomysł jest taki, żeby ona była bardziej wśród zieleni, no to dosadzamy tutaj więcej drzew, żywopłoty, tak żeby ona rzeczywiście prowadziła bardziej wśród zieleni, po czym przedłużamy ją w stronę centrum. Tutaj mamy takie miejsce, gdzie można

przeprowadzić też drogę rowerową pod tymi pawilonami, jeśli trochę przeorganizujemy parkowanie i wtedy mamy też nowe miejsce, takie troszeczkę jak bulwar, możemy ją prowadzić dalej. Tutaj właśnie jesteśmy w takim miejscu, terenie zielonym, gdzie możemy też poprowadzić drogę rowerową, jeżeli miejsca parkingowe przeniesiemy trochę na obrzeża, wtedy zamiast tego dzikiego parkingu prowadzimy tu dalej drogę rowerową. Idziemy dalej Lutomierską. Chodzi o to, żebyśmy połączyli ten istniejący odcinek drogi rowerowej właśnie z tym terenem. Dalej mamy, tutaj taki skrót, który możemy zrobić przez skwer Michaliny Wisłockiej. Tutaj taka fontanna, która była, to jest ten skwer. Teraz w drugą stronę się kierujemy, czyli z ulicy Lutomierskiej przechodzimy w ulicę Wielkopolską i teraz jeżeli wykonamy takie połączenie dróg rowerowych, które wejdzie tutaj właśnie w tą uliczkę parkingową, to idziemy w kierunku dworca.”

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz; „To są rzeczy, które przeanalizuje Zarząd Dróg i Transportu na podstawie własności działek, możliwości prawnych, wpływu ewentualnie na zieleń itp. Także nie rozmawiamy dzisiaj w żaden sposób o takich szczegółach, co można. Chciał Pan nam przedstawić koncepcję, poznaliśmy mniej więcej już Pana wizję i teraz chcielibyśmy dojść może już do tej trzeciej.”

Radny p. Mateusz Walasek: „Jeżeli chodzi o ulicę Wielkopolską, to temu tematowi były poświęcone konsultacje.”

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz; „Tutaj rzeczywiście chciałem potwierdzić to, co mówi Pan radny, tam będzie realizowana droga rowerowa.”

Pan Łukasz Kamiński; „Czyli tutaj właśnie chodzi o to, żeby z drogi Wielkopolskiej przejść właśnie takim tunelem obok Żabieńca do ulicy Łanowej na Teofilów. Podobny tunel jest w miejscowości Zwolle w Holandii. Tutaj chodzi nam o tę ciągłość dróg rowerowych, że możemy je pociągnąć po prostu na Teofilów i dalej przewijamy sobie, tutaj jakbym mógł przechodzić przez Park Andersa, aż do, do Rojnej, czyli to, o czym mówiliśmy łączy się tutaj bezpośrednio z Teofilowem. Dalej zabytkowa studnia, tutaj Park. Cała trasa by wyglądała w ten sposób względnie tych dróg, które mieliśmy. Tu mamy teren przy linii kolejowej, gdzie możemy też prowadzić ruch rowerowy, ale tutaj, rzeka Bałutka. Tak się zaczyna Jasień na Henrykowie, tu jest początkowy odcinek, kluczowy. Zwrócę uwagę, że na przykład przechodzi już przez ogrody działkowe, gdzie powinniśmy mieć jakąś stworzoną rezerwę dla tej rzeki, ponieważ tam, gdzie sąsiaduje

rzeka z ogrodami działkowymi, ani nie możemy zrobić jakiejś renaturyzacji, ani też, trudno jest zabezpieczyć się przed zanieczyszczeniem tej rzeki w żaden sposób. To jest właśnie Jasień i tutaj chodzi o to, żeby jak mamy Park Widzewski, a tutaj Park nad Jasieniem, to połączyć tutaj ze sobą te tereny, otworzyć tą przestrzeń, tak, żeby można było tędy, czy pieszo, czy rowerem właśnie przemieścić się i wtedy możemy tutaj, bo tu już powstała w tym momencie ta inwestycja duża mieszkaniowa, chodzi o to, żebyśmy tutaj też właśnie włączyli funkcję mieszkaniową i wtedy mamy żywe osiedle, ciekawe miejsce właśnie z rzeką, tylko musimy tu oczywiście oczyścić, zadbać o to, żeby nie było tutaj tego skażenia. Natomiast tutaj z Parku Widzewskiego mamy już taką możliwość przejazdu, tutaj możemy to wyremontować, przejazd kolejowy i dotrzeć na Widzew Zachód, tutaj potem Widzew Wschód i dalej właśnie tu jest już Szajblerówka, która idzie na Księży Młyn, tutaj przechodzi Jasień, który, żeby tutaj można było go zrenaturyzować, to tak naprawdę musielibyśmy wyciąć też fragment tych ogródków działkowych i wtedy jakby powstaje nowe koryto. Jeśli powstanie nowe koryto rzeki, powstanie tutaj nowy krajobraz, to wtedy tworzenie tędy bulwaru nie byłoby moim zdaniem żadną zbrodnią przeciwko środowisku. Na przykład w Reykjaviku stworzono drogę pieszą i rowerową wzdłuż rzeki. Ta rzeka akurat jest zupełnie naturalna, ona tam była od zawsze w takiej formie, więc tutaj ja bym miał też opory, żeby w takiej skali coś zbudować przy naturalnej rzece. Natomiast jeżeli mamy do czynienia z rzeką renaturyzowaną, która była kanałem, a zmieniliśmy ją w coś takiego, to wówczas myślę, że można myśleć właśnie o czymś takim jak bulwar, może nie aż tak blisko tego, ale wtedy nie jest to sytuacja, w której my zagarniamy coś z przyrody, tylko my coś tej przyrodzie oddajemy, dajemy, czyli rozbetonowujemy rzekę i wtedy dopiero tworzymy sobie tam bulwar. Jak można wykorzystywać rzekę, to akurat Bydgoszcz, jak można tą przestrzeń jeszcze lepiej podkreślić. Tutaj taki jest postulat, że najlepiej gdybyśmy nie przewidywali tutaj zabudowy pod tą starą tkalnią Karlona Scheldera, tylko żebyśmy przeprowadzili tędy także przez fuzję.”

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: „Akurat jeśli chodzi o ten odcinek, tutaj w ogóle nie mamy żadnego powodu, żeby się nad nim zastanawiać z tej prostej przyczyny, bowiem tam jest nawet w planach przestrzennych zaplanowany ciąg rowerowy wzdłuż dawnej kolei Szajblerowskiej. Miasto tam czyni i będzie przy okazji Tymienieckiego także realizować jej fragmenty, co w całości doprowadzi do spięcia całej Szajblerówki z Parkiem Reymonta. Także to się już dzieje,

było analizowane przez urbanistów i tutaj nie musimy za bardzo wchodzić w szczegóły, bo to jest naprawdę już proces toczący się.”

Pan Łukasz Kamiński; „Zwrócę uwagę na jedno miejsce, że tutaj mamy właśnie w tej chwili zieleń, moglibyśmy jeszcze tu zostawić rzekę na powierzchni, natomiast ona już tutaj daje nura pod ziemię. Tutaj trzeba się zastanowić, jest to temat na osobne jakiegoś dyskusje nad tym, czy można jeszcze kawałek Jasienia dalej poprowadzić na powierzchni. Ta wizualizacja pochodzi z albumu wydanego przez Centrum Ekologii UNESCO, autor Cezary Twardowski. I tutaj właśnie jest stara tkalnia jeszcze nie zrewitalizowana i zachowana zieleń, gdzie jeszcze dajemy wodę tej rzeki na powierzchni. I dalej, tutaj jak może wyglądać ogólnie taka sieć, może nie będę już tutaj omijał, natomiast możemy dojść tutaj wzdłuż, bo Szajblerówka ma odnogę tutaj na północ, więc właśnie możemy dotrzeć do Parku 3 Maja, jeśli tutaj przedłużymy odnogę Szajblerówki, czyli możemy spiąć tą sieć, którą tu powstanie w związku z Jasieniem i Szajblerówką możemy spiąć właśnie z Parkiem 3 Maja i co za tym idzie z tą Lumumówką,. Więc to wszystko się łączy, to chciałem przekazać.”

P.o. z-cy dyrektora Wydziału Kształtowania Środowiska p. Aleksandra Sztuka - Tylińska; „Jeżeli chodzi rzekę Jasień, to na tym odcinku w centrum miasta na pewno nie możemy mówić o renaturyzacji, ponieważ jest to bardzo skomplikowana sytuacja, rzekę mamy płynącą w kanale podziemnym, dość mocno zagłębionym na chwilę obecną, więc tutaj prosiłabym pamiętać, że to na pewno nie będzie renaturyzacja. Natomiast faktycznie w Wydziale prowadzimy analizy i próbujemy przybliżyć się do pewnych koncepcji zagospodarowania terenów zieleni wokół rzeki Jasień, m.in. właśnie park nad Jasieniem i ten kawałek odkrytego koryta, który przez park przepływa razem ze stawem w parku i następnym stawem przy ulicy Przędzalnianej. Tam na pewno chcemy zaproponować rozwiązania, które poprawią funkcjonalność tej przestrzeni, jednocześnie nie będąc negatywną ingerencją w przyrodę. Tutaj też padł postulat, żeby zająć się stanem, jakością wody w rzece Jasień,. To też mamy w jakimś stopniu zbadane, zaplanowane, także tutaj na pewno takie działania będziemy prowadzić. Natomiast rozumiem, że ta sieć rowerowa, zwłaszcza na tym odcinku w okolicach ulicy Tymienieckiego, Kilińskiego przechodzi prawie idealnie w śladzie, w przebiegu rzeki Jasień, w jej podziemnym biegu obecnym. Przybliżenia robiliśmy do tego, nie wszystko da się zrobić ze względu na pewno na stan własności tych nieruchomości. I tak jak powiedziałam na tym odcinku rzeka będzie biegła w kanale. Możemy próbować robić

jakieś oczywiście budowanie tej sieci, rozwiązanie błękitno - zielonej infrastruktury, które będą działały w zlewni Jasienia, będą gospodarowały wodę opadową z dachów, z terenów utwardzonych, natomiast nie możemy tutaj mówić o płynącej rzece. Także na dalszych odcinkach, czy chociażby tutaj wcześniej jeszcze przed parkiem nad Jasieniem, pomiędzy parkiem Widzewskim, a skwerem przy Paryskiej, znowu mamy teren prywatny, więc wiemy, że w planie miejscowym ten teren jest przewidziany na teren zieleni publicznej, natomiast jest to teren prywatny, więc tutaj na pewno zrealizowanie tego połączenia rowerowego może nie być takie proste i oczywiste. Natomiast jeśli chodzi o tą część w parku nad Jasieniem i tutaj przy ulicy Przędzalnianej, to chcielibyśmy prowadzić działania powodujące może zwiększenie, polepszenie jakości i wody i przestrzeni publicznych dla mieszkańców, ale też właśnie dla przyrody.”

Mieszkanca Łodzi : „Uważam, że pomysł z drogami rowerowymi jest bardzo dobry. Ale jeżeli będzie jakakolwiek przebudowa, żeby Urząd Miasta współpracował z Państwem i czerpał po prostu z tej wiedzy ogromnej, którą Państwo mają, bo ta zielono - błękitna sieć, miasto gąbka, to jest po prostu świetny projekt. Chciałam jeszcze zapytać, kiedy on był skończony panie profesorze? Kiedy on był gotowy do realizacji?”

Reprezentant Wydziału Biologii, Ochrony Środowiska UŁ p. Tomasz Jurczak; „Sama koncepcja została opracowana w końcu pierwszej dekady XXI wieku, to była koncepcja opracowana dla miasta.”

Mieszkanca Łodzi : „A ile miasto skorzystało z tej koncepcji?”

Reprezentant Wydziału Biologii, Ochrony Środowiska UŁ p. Tomasz Jurczak; „My jako jednostka naukowa nie prowadzimy monitoringu tego, więc ciężko nam po prostu jest powiedzieć. Realizując wspólne projekty z miastem, staramy się rozwijać koncepcję, bo to są, proszę pamiętać, założenia koncepcyjne. W związku z tym jest możliwość rozwijania tej sieci w dowolnej konfiguracji. Są założenia, które są podstawą funkcjonowania sieci, natomiast ona żyje własnym życiem.”

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz; „Celem tych spotkań jest to, żebyśmy opracowali pewną siatkę dróg rowerowych w ramach tych obszarów, ale nie tylko, która może zostać bezpiecznie wdrożona i żeby ona budowała przyjazny transport rowerowy. I to jest cel tego spotkania, nie koniecznie to, żebyśmy teraz rozmawiali o każdym z aspektów i miejsc objętych koncepcją szlaków błękitno-zielonych i to także nie jest miejsce, żebyśmy rozmawiali ogólnie o realizacji tej koncepcji, co do samej koncepcji. Także dziękujemy za przedstawienie tych koncepcji.

Zarząd Dróg i Transportu będzie je analizował od strony możliwości technicznych, także konsultując to z odpowiednimi jednostkami miasta, odpowiadającymi choćby za zieleń czy Wydziałem Gospodarki Komunalnej, który jest także własnością części terenów. Oczywiście jeśli ktokolwiek z Państwa po dzisiejszym spotkaniu miałby jakieś swoje sugestie, przemyślenia co do takich obszarów, które można by właśnie w ten sposób scalać drogami rowerowymi, tworzyć właśnie fajne zielone korytarze, które będą zachęcały do jazdy rowerem, to jak najbardziej będziemy na to otwarci. Chciałem zakomunikować osobiście, że znam takie dwie lokalizacje na Górnej, które będą także zgłaszać. Nad tymi rzeczami jak już Zarząd Dróg i Transportu je przeanalizuje, usiądziemy, rzeczowo będziemy wtedy patrzeć i wypracujemy później wspólną koncepcję.”

Centrum Ekohydrologii p. Kinga Krause; „Tutaj Pani dyrektor Sztuka - Tulińska nie powiedziała o tym najwyższym, najdalszym odcinku Jaśnienia, czyli źródłach, gdzie też tutaj plan pokazywał, że ta ścieżka będzie tak pięknie biegła przez zielony teren. Nie będzie biegła, ponieważ to jest teren bagienny, a ścieżka zaczyna się przy ulicy Pomorskiej, praktycznie na tym obszarze, gdzie nawet ze zdjęć lotniczych widać, że jest całe wywierzyisko tych wód podziemnych, więc jakby teren źródłiskowy, więc nie ma o czym mówić. To tak nie może być.”

Pan Łukasz Kamiński; „Nie mówiłem tam, że trzeba tamtędy zbudować drogę rowerową.”

Mieszkanca Łodzi : „Mam krótkie pytanie do Pani Aleksandry Sztuki - Tulińskiej. Chodzi o to rozwiązanie nad rzeką Jasień. Tu realizator stwierdził, że nie ma problemu. Tymczasem, o ile wiem, na terenie ogródków działkowych znajdują się duże siedliska gatunków chronionych, między innymi jeża europejskiego. Prośba o zapytanie do Centrum Rehabilitacji Dzikich Zwierząt, jak duża liczba zwierząt tam przebywa, czy taka ścieżka rowerowa uniemożliwiłaby migrację? I trzecia rzecz, ROD zwykle są dzierżawione, o ile wiem, nie wiem jak tu jest w tym wypadku i byłby bardzo duży sprzeciw mieszkańców prawdopodobnie.”

P.o. z-cy dyrektora Wydziału Kształtowania Środowiska p. Aleksandra Sztuka - Tylińska; „Nie mamy na ten moment w planach prowadzenia ścieżki w taki sposób, żeby zaburzała istniejące ekosystemy w tym terenie. Wiemy, że ten teren w tym momencie jest niesamowicie aktywny biologicznie, bo zwierzęta faktycznie takim korytarzem zieleni migrują głęboko do centrum miasta. I sama widziałam nie tylko jeże,

nie tylko różne ptaki, natomiast nawet czasami lisy sobie gdzieś tam biegają po parku nad Jasieniem. Też jakiegokolwiek działania czy wprowadzenie dodatkowych ścieżek rowerowych będziemy analizowali na pewno pod tym kątem, żeby nie zaburzyć tej równowagi, która gdzieś tam się zbudowała w ostatnim czasie. Jeśli chodzi o ogródki działkowe też na chwilę obecną nie planujemy ingerować w te ogródki. Pokazany tutaj ten przebieg ścieżki wzdłuż rzeki pomiędzy ogródkami jest jak najbardziej bardzo atrakcyjny. Natomiast wydaje mi się, że na ten moment bardzo trudny w realizacji z tego względu, że pomiędzy stawem w parku nad Jasieniem a dalszym biegiem rzeki mamy bardzo dużą różnicę wysokości, ponieważ przecież ten mostek pomiędzy stawem a rzeką to jest tak naprawdę przelew dawnego młyna, więc tam nagle pojawia nam się dość duża różnica wysokości. Więc nie byłoby możliwości poprowadzenia ścieżki rowerowej w jakiś taki bezpieczny sposób. Na pewno mamy świadomość jak wygląda tam sytuacja, jak dużo jest zwierząt i jak delikatny jest to teren i na pewno będziemy brać to pod uwagę.”

Mieszkaniec Łodzi: „Jeszcze odnośnie Jasienia, bo tam w zasadzie ta droga rowerowa miałyby iść, czy w zasadzie ciąg pieszorowerowy aż w kierunku Zielonego Lublinka, czyli okolice ulicy Dennej, Pustynnej. Ja tu tylko miałbym apel odnośnie przy pracach projektowych. Tu zdecydowanie warstwa przepuszczalna, to jest teren nadrzeczny, więc nie ma potrzeby żadnego asfaltu robić z tego względu, że jest to teren naprawdę dziki, zwłaszcza za Nowymi Sadami. Jest to skarb. Ponadto apeluję też przy okazji Jasienia, żeby zrobić czujniki zanieczyszczenia wody, bo niestety jest to pewien problem.”

P.o. z-cy dyrektora Wydziału Kształtowania Środowiska p. Aleksandra Sztuka - Tylińska; „Jak najbardziej planujemy, jeśli już wprowadzać nowe ciągi komunikacyjne, to w takiej nawierzchni, która będzie minimalnie ingerowała w otoczenie. Do tego tutaj z rekomendacją zarówno Pana Profesora, Pani Doktor, chcielibyśmy ograniczać tą presję na doliny rzeczne, bo ta presja już w centrum miasta występuje bardzo silnie. Nie chcemy dokładać niepotrzebnej ingerencji. Także jak najbardziej na pewno nie mamy w planach zrobienia jakichś takich bardzo szerokich, utwardzonych ciągów komunikacji, które są tam po prostu zwyczajnie nieuzasadnione. Jeśli chodzi o jakość wody, tak jak najbardziej też widzimy taką potrzebę, dlatego mamy w planach zbadanie w najbliższych miesiącach jakości wody w tym biegu Jasienia na terenie Parku nad

Jasieniem i podjęcie dalszych kroków w zależności od wyników analizy, budowy jakiegoś systemu oczyszczania tej wody.”

Mieszkaniec Łodzi: „Chciałbym zapytać o przeprawę nad Jasieniem, bo w zasadzie faktycznie przypomniałem sobie o tym na przedłużeniu pustynnej. To jest teraz obecnie jakiś most, który jest zrealizowany przy okazji budowy kanału Anilany. Przy okazji prac projektowych apelowałbym też o zaprojektowanie nowej przeprawy, bo ten obiekt jest w tym momencie w fatalnym stanie technicznym i może się to różnie skończyć. W tym momencie w zasadzie osoby niepełnosprawne czy nawet rowerzyści nie są w stanie bezproblemowo korzystać z tego obiektu. Także apelowałbym też o przemyślenie tego tematu.”

Mieszkaniec Łodzi: „Państwa projekty są piękne, nazwałbym je przepięknymi. Moi drodzy, przede mną jest tutaj publikacja właśnie Pani Krause, Pana Jurczaka. Bardzo miło, jestem dumny, że mamy takich naukowców, jeżeli chodzi o nasze grono i mówię to z całkowitą tutaj szczerością. Dyskusja na temat renaturyzacji rzek w Łodzi trwa od kilkunastu jak nie od kilkudziesięciu lat. Myślę, że pierwsi radni, którzy dyskutowali na ten temat już nie żyją, więc naprawdę jestem pod wrażeniem, że Państwo żywią nadzieję, że to tutaj powstanie. Ja osobiście jestem w szoku, ponieważ dyskusja trwa od wielu lat, nie zostało zrobione nic, jeżeli chodzi o renaturyzację rzek, wód w Łodzi. Śmierdzą, są okropne, nie da się w nich kąpać. Ta dyskusja trwa od kilkudziesięciu lat, nie zostało zrobione nic. Ja chcę usłyszeć, co ma się zmienić, co się zmieni. Państwo mówią, że ja kłamię. Ja nie kłamię, ja mówię tutaj to, co się ma wydarzyć od kilkudziesięciu lat, a nic się nie dzieje. Drodzy Państwo, dlaczego my mamy wierzyć, że to się uda.”

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz: „Rozmawiamy o drogach rowerowych. Nie ma teraz pola do żadnych dyskusji, polemik i tak dalej. Zostały przedstawione koncepcje. Jeśli jest Pan zainteresowany, bardzo chętnie porozmawiam po komisji, nie w tej chwili.”

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz: „Chciałabym uspokoić emocje i wprowadzić trochę tutaj porządku. To na pewno nie jest jedyne spotkanie, które będzie temu tematowi poświęcone. Ja ze swojej strony obiecuję, że zrobimy osobne posiedzenie Komisji Ochrony Środowiska, które będzie poświęcone tylko i wyłącznie aspektom ekologicznym błękitno – zielonej sieci, dotyczącym tych aspektów środowiskowych. I tam będzie miejsce na dyskusję dotyczącą błękitno – zielonej sieci.

Może rzeczywiście to sformułowanie w zaproszeniu było nie do końca zgrabne. Ale ja bardzo proszę o spokój. Mówimy o infrastrukturze rowerowej w ramach błękitno – zielonej sieci Będzie osobna komisja poświęcona samej błękitno – zielonej sieci. Ja się do tego zobowiązuję i takie zaproszenie Państwu przekażę.”

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marek Michalik; „ Ale Pan Hencz odbiera nam głos na podstawie tego. A tutaj rzeczywiście jest tak, że jest mowa o błękitno – zielonej sieci.”

Przewodniczący Komisji Transportu i Ruchu Drogowego p. Marcin Hencz; „Pana obowiązuje zapis w harmonogramie Komisji Ochrony Środowiska, który brzmi jak brzmi i tyle. I nie rozmawiamy o innych dzisiaj rzeczach, nie robimy awantur. Rozpoczynamy cykl spotkań roboczych i chcemy do tego podejść poważnie. Na razie zostały przedstawione koncepcje i naprawdę nie jest czas się kłócić. Jeśli mają Panie propozycje jakichś innych szlaków, czekamy na nie z utęsknieniem.”

Radny p. Mateusz Walasek: „Informacja o tym, iż nie dokonano, nic nie zrobiono w swojej renaturyzacji łódzkich rzek jest po prostu obraźliwa nawet w stosunku do obecnych tutaj naukowców. Sokołówka jest rzeką, która została poddana renaturyzacji, było to tu przywoływane i proszę takich nieprawdziwych informacji nie udzielić. Dolina rzeki Sokołówki została poddana renaturyzacji.”

Przedstawiciel RO Dolina Łódki: „Chciałbym tutaj podać taką lokalizację, która już istnieje, a została zapomniana, zaniedbana, porzucona, mianowicie szlak turystyczny wokół Łodzi, czerwony, rowerowy, wpada z Andrespola do Nowosolnej, przez Nowosolną do Doliny Łódki, wzniesienia łódzkie do Arturówka i wylatuje do Zgierza. Myślę, że ten szlak można by przywrócić do życia i używalności i on mógłby się wpisać właśnie w ten projekt błękitno - zielonej sieci.”

Z-ca dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej p. Anita Waack-Zajac: „Bardzo mnie zabolęła wypowiedź Pana odnośnie tego, że miasto nie zrobiło nic. W 1999 roku, została opracowana koncepcja, bardzo ogólny dokument dotyczący renaturyzacji, dotyczyło to Sokołówki. W ramach tej renaturyzacji przewidziana była budowa zbiorników. Pragnę przypomnieć, że zbiornik przy Zgierskiej został wybudowany zgodnie z założeniami. Zbiornik przy Włóknarzy zwany zbiornikiem Teresy został wybudowany. Zbiornik Żabienic został wybudowany. Jak Pan myśli, te budowy, te inwestycje nie trwają ani rok, ani nawet dwa lata, dlatego, że trzeba pozyskać grunty, to są sprawy wodnoprawne. Te zbiorniki zostały wykonane na Sokołówce. Mało tego, na Sokołówce dodatkowo zrobiony został przy ulicy Folwarcznej na wejściu do parku

specjalnie skonstruowany osadnik do podczyszczania wód, który w tej chwili odpowiada za jakość wód w Sokołówce. Idąc dalej, cała dolina pomiędzy ulicą Deczyńskiego a Kryzysową ma Pan zagospodarowaną, piękny zbiornik dwupoziomowy, zbiornik zwany Stawem Wasiaka. Idąc dalej ma Pan jeszcze zbiornik wzdłuż ulicy Fiołkowej. Nie chcę teraz wypominać dalej, ale czy ktoś pamięta, że nie było zbiornika przy ASP? Nie było, bo też go wybudowaliśmy. Czy ktoś pamięta, że w parku Ocalałych był zbiornik? Nie było, też jest wybudowany. Więc proszę nie mówić, że nic nie zrobiliśmy. I teraz kończąc do kropki, powiem, że w tym roku zakończyliśmy w ramach projektu odwodnienie miasta. Zrobiony jest osadnik podczyszczany przy ulicy Strykowskiej, który podczyszcza wody opadowe z całej zlewni, która jest w okolicy Wojska Polskiego, Strykowska, Brzezińska itd. Została wybudowana nowa stacja do podczyszczania przy ulicy Liściastej. Ze sterowaniem podczyszcza wszystkie wody deszczowe z górnej zlewni Sokołówki i odprowadza po tym oczyszczeniu do Sokołówki. Jeszcze zostały wybudowane zbiorniki retencyjne przy Pomorskiej, przy Mieszki. Więc proszę nie mówić na forum, że miasto nie robi nic.”

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marek Michalik: „Składam wniosek o to, żeby po pierwsze dyskusja na temat, który pani zgłosiła odbyła się ponownie na Komisji Ochrony Środowiska, a drugi wniosek, też formalny, jest taki, żeby najlepiej w przyszłości nie robić z Komisją Pana radnego Hencza żadnych wspólnych komisji, bo wydaje się, że jest współpraca bardzo trudna i odbiera głos różnym osobom w sposób nieuzasadniony.”

Radny p. Mateusz Walasek: „To ja mam wniosek, mój wniosek będzie dalej idący, o zamknięcie dyskusji w tym punkcie.”

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz: „W odpowiedzi do Pana radnego Michalika chciałabym powiedzieć, że zrobimy Komisję Ochrony Środowiska dotyczącą renaturyzacji rzek. Cała komisja będzie poświęcona temu tematowi i tam będziemy rzeczywiście dyskutować w tym kontekście.”

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz poddała pod głosowanie wniosek formalny Pana radnego Walaska o zamknięcie dyskusji w tym punkcie.

W głosowaniu przy **9** głosach „za”, **2** głosach „przeciw” i **braku** głosów „wstrzymujących się”, wniosek uzyskał większość.

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz zamknęła dyskusję w tym punkcie.

W następnej kolejności ogłosiła kilkuminutową przerwę w obradach Komisji.

*Po przerwie **przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz** wznowiła posiedzenie i przeszła do realizacji porządku obrad.*

Ad. pkt. 2a. Zaopiniowanie autopoprawki do projektu uchwały zmieniającej uchwałę w sprawie wprowadzenia "Regulaminu korzystania z parków i zieleńców miejskich na terenie miasta Łodzi" – druk BRM nr 9/2025.

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz przedstawiła autopoprawkę wraz z uzasadnieniem. (autopoprawka stanowi załącznik nr 6 do niniejszego protokołu).

Faza pytań i dyskusji.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marek Michalik; „Czy rzeczywiście była analizowana taka sytuacja, że nie skrzywdzimy jakiejś osoby sytuacją, że on będzie tylko posiadał to. Teraz wprowadzamy dwa tytuły – używania i posiadania. Poprzednio było tylko posiadanie.”

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz: „Posiadanie jest tylko na samą noc sylwestrową, na dwa dni – 31 grudnia i 1 stycznia. Jeżeli ktoś w tych dniach wchodzi do parku z petardą to najprawdopodobniej żeby ją tam odpalić.”

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marek Michalik; „Jaka jest sankcja?”

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz: „Sankcja wynika z kodeksu wykroczeń. Zapisuje to art. 54 tegoż kodeksu. To jest od upomnienia do kary grzywny wynoszącej 500 zł. Może też być skierowana sprawa do sądu jako najwyższy wymiar kary.”

Radna p. Izabela Kaczmarska: „Ważne jest chyba też żeby jakoś poinformować mieszkańców o tych sankcjach, rozpowszechnić tę informację. Może to opublikować w gazetce lodz.pl, żeby ludzie 31 grudnia byli zdziwieni, że dostaną mandaty. Wydaje mi się, że pomysł jest bardzo dobry. Będę głosowała za przyjęciem.”

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz: „Myślę, że można byłoby pomyśleć w ogóle o jakiejś kampanii edukacyjnej, żeby tych fajerwerków nie odpalać i połączyć to z akcją informacyjną na temat tego zapisu.”

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz poddała autopoprawkę pod głosowanie.

Komisja w głosowaniu przy **10** głosach „za”, **braku** głosów „przeciw” i „wstrzymujących się”, pozytywnie zaopiniowała omówioną autopoprawkę.

Ad. pkt. 3. Sprawy wniesione i wolne wnioski.

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz poinformowała, że do Komisji wpłynęło pismo, które zostanie przekazane do aktówki, wniosek mieszkańców w sprawie ochrony drzew na działce przy ul. Kopcińskiego 89/91.

Radny p. Kosma Nykiel: „RO Stoki Sikawa Podgórze chciałaby porozmawiać o Milan Club Polonia Łódź w parku Zaruskiego i o możliwości włączenia terenu do parku i rozbudowy obiektu sportowego.”

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz: „Komisja na pewno zajmie się tym tematem.”

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marek Michalik: „Wydaje mi się, że każdy z nas różnie z nas rozumie słowo renaturyzacji. Nawet jeżeli chodzi o różnego rodzaju działania to widać, Pani dyrektor udzieliła nam im informacji, ile takich ciężkich inwestycji zostało zrobionych. A to niekoniecznie są wszystkie działania renaturyzacyjne. Tutaj Pan równie dobrze mieć rację mówiąc o tym, że ta woda ani nie jest specjalnie dobrej jakości, ani nie jest zdatna do tego, żeby się w niej kąpać, ani w niej nie ma tylu ryb, jak byśmy chcieli. Zanim wystąpi Pani o tą prośbę, to może jednak spróbujemy przedyskutować wewnętrznie w Komisji co my chcemy, jeśli chodzi o tę renaturyzację.”

Radny p. Mateusz Walasek: „Czy plan pracy Komisji był dzisiaj przyjmowany i kiedy będzie kolejne posiedzenie Komisji?”

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz: „Plan pracy będzie przyjmowany na kolejnym posiedzeniu Komisji, które jest planowane na 6 lutego.”

Radny p. Mateusz Walasek: „Druga sprawa, to jeżeli ktoś mówi, że nie było w ogóle renaturyzacji to jeżeli się przytacza te fakty, to trudno, żeby pierwsze stwierdzenie było prawdą, niezależnie od interpretacji. Ja bym nie obwiniał tu Komisji Transportu. Z

ubolewaniem musze stwierdzić, że część osób zupełnie nie zdaje sobie sprawy ze sposobu funkcjonowania w jakimś gremium kolegiálním, tym że przewodniczący udziela głosu. Co więcej z bólem stwierdzam, że w niektórych przypadkach były to te same osoby, które podobnym zachowaniem wykazały się na poprzedniej Komisji. Ja bym nawet poddawał pod uwagę, jeżeli byłaby taka możliwość, jeśli takie sytuacje by się powtarzały, żeby odbywać posiedzenie na sali plenarnej gdzie przewodniczący dysponuje systemem do udzielania głosu. Chodzi o to, że to przewodniczący udziela głosu, a nie jest tak, że tył sali przysłowiowo krzyczy.”

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marek Michalik: „Wydaje mi się, że Pan radny Hencz nie powinien odbierać głosu Pani, która tam była, bo ta Pani wypowiadała się na temat, który był w zaproszeniu Pani przewodniczącej.”

Radna p. Izabela Kaczmarska: „Miałam dzisiaj na tę Komisję złożyć projekt uchwały związany z wprowadzeniem Rady Naukowej do ZOO. Waham się ze zrobieniem tego, z uwagi na Państwa nastawienie polityczne. Chciałabym zapytać jak Państwo zapatrujecie się na kwestię przywrócenia Rady Naukowej przy ZOO. Czy mogę liczyć na Państwa pomoc?”

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz: „Dowiedywałam się, że takie rozmowy trwają i jest wola, żeby taką Radę powołać. Rada ma się składać z ekspertów i naukowców.”

Radna p. Izabela Kaczmarska: „
Innych spraw i wolnych wniosków nie zgłoszono.

Przewodnicząca Komisji p. Magdalena Gałkiewicz podziękowała za udział w obradach i zamknęła posiedzenie Komisji.

Protokół sporządziła

Aneta Michalak

Przewodnicząca Komisji

Magdalena Gałkiewicz