

**Protokół nr 10/I/2025
z posiedzenia
Transportu i Ruchu Drogowego
Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 23 stycznia 2025 r.**

I. Obecność na posiedzeniu:

stan Komisji - 12 radnych
obecnych - 10 radnych
nieobecnych - 2 radnych
oraz zaproszeni goście.

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

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

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

II. Posiedzeniu Komisji przewodniczył:

Przewodniczący Komisji radny p. Marcin Hencz.

Proponowany porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie porządku posiedzenia.
2. Informacja o odśnieżaniu miasta.
3. Informacja prezydent 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.
4. Sprawy różne i wniesione.

IV. Przebieg posiedzenia i przyjęte ustalenia:

Przewodniczący Komisji p. Marcin Hencz powitał 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.

Przewodniczący Komisji przedstawił proponowany porządek posiedzenia.

Uwag nie zgłoszono.

Przewodniczący poddał pod głosowanie przyjęcie porządku posiedzenia.

Wynik głosowania; 7 głosów „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

Przewodniczący Komisji; „dzisiaj będziemy mieli wspólny punkt z Komisją Ochrony Środowiska. Punkt dotyczy strategii wyznaczania dróg rowerowych wzdłuż terenów zielonych, rzek. Teraz przejdźmy do punktu 2 Informacji o odśnieżaniu miasta.

Ad. pkt. 2. Informacja o odśnieżaniu miasta.

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „Dzień dobry, Szanowny Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo Radni. Tak naprawdę zima dla nas trwa od 22 listopada, kiedy wysłaliśmy pierwszy sprzęt taki pełny na miasto. Utrzymaniem w ogóle zimowym dróg zarówno publicznych jak i wewnętrznych zajmują się firmy wybrane w drodze przetargu oraz Centrum, czyli Piotrkowska wraz z Odnogami obsługuje Łódzki Zakład Usług Komunalnych, jeśli chodzi o drogi. Pod względem zimowego tutaj utrzymania pozostałych terenów mamy podział na 17 rejonów i tu podobnie Centrum obsługuje Łódzki Zakład Usług Komunalnych, reszta firm jest również wyłoniona w drodze przetargu. Firmy dysponują pługoposyparkami, na mniejsze ciągi komunikacyjne ciągnikami, co do ścieżek, terenów niezabudowanych, alejek, stref płatnego parkowania. Są też w dyspozycji sprzęt specjalistyczny do odśnieżania, ale jest to oczywiście sprzęt mniejszy. Firmy również dysponują odpowiednią ilością piasku, soli i chlorku, my to sprawdzaliśmy przed tak naprawdę ogłoszeniem firmom akcji zima. Pierwszy wyjazd, tak jak wspomniałam odbył się 22 listopada, to był wyjazd na drogi pierwszej i drugiej kategorii. Na ten moment, na dzień 23 stycznia tego roku wydatkowaliśmy łącznie 19 mln 315 770 zł, to łącznie 24 wyjazdy, 2 w trybie awaryjnym, czyli około 242 km wtedy objeżdża sprzęt. Jeden wyjazd to koszt około 95 ponad tysięcy złotych, 22 wyjazdy dotyczyły dróg kategorii pierwszej, drugiej, trzeciej i czwartej. Od 22 listopada do dzisiaj wydatkowaliśmy 18,5 mln zł. Jeśli chodzi o wyjazd na drogi pierwszej i drugiej kategorii, w zależności od przyjętego wariantu jest to koszt ponad 823 tysięcy złotych. Natomiast jednorazowy koszt, na przykład już jeżeli jest pługo, posyp, posyp solą, w takim wariantcie pierwszym jest to już koszt 919 tysięcy złotych. Także jest to koszt spory, stąd z roku na rok tak naprawdę w zależności od wyjazdu oczywiście koszt też wydatkowany na akcję zima jest różny. Gdyby przyjąć tę ilość wyjazdów w stosunku do cen zeszłorocznych oczywiście byłby to koszt za zeszłą zimę też również wyższy. Natomiast tak jak mówię te ilości wyjazdów są różne w zależności oczywiście od sezonu zimowego, natomiast stawki wzrastają w ramach kolejnych postępowań. My całodobowo dyżurujemy. Oddział oczyszczania miasta, który bezpośrednio zajmuje się zimowym utrzymaniem dyżuruje całodobowo. My prognozy obserwujemy z różnych źródeł, na bieżąco również sprawdzamy jak wyglądają wydawane ostrzeżenia i można powiedzieć, że robimy wszystko co tylko w naszej mocy, w ramach swoich sił i środków, żebyśmy bezpiecznie jeździli po Łodzi”.

Przewodniczący Komisji; „pozwolę sobie dopytać, to był 11 stycznia chyba to taka największa śnieżycą, tak?”

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „Tak, ten weekend 11-12 stycznia był w tym momencie takim najbardziej dla nas wymagającym. Jeśli chodzi o statystyki, jeśli chodzi o ten chyba najbardziej właśnie trudny weekend, tak naprawdę 40% środków wydanych od początku zimy wydaliśmy na wyjazdy od piątku do poniedziałku.

Przewodniczący Komisji; „Ile to było wyjazdów i na jakich kategoriach dróg?”

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „jeśli chodzi o weekend, czyli od 10 stycznia do 13 stycznia, bo to w zależności mówię ze względu na to, że to w nocy wysyłamy, nad ranem wysyłamy, więc oscyluje w tym terminie 10-13 stycznia. Było to łącznie 9 wyjazdów na niemalże 7 milionów 600 tysięcy złotych, 9 wyjazdów dotyczyło pierwszej, drugiej, trzeciej i czwartej kategorii. Oraz ponad 30 tysięcy na dodatkowe interwencje. Wydatkowaliśmy niemalże 7 milionów 600, to jest prawie 40% kwoty wydanej na całą akcję zima do dziś”.

Przewodniczący Komisji; „rodzi od razu pytanie, skoro wydaliśmy już 40, znaczy ile łącznie już wydaliśmy z tego co jest przewidziane na ten rok i czy jest ryzyko, że nam zabraknie?”

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „powiem tak, jeśli chodzi o budżet, w budżecie nie mamy podziału na zimę i lato. Jest to łączna kwota, którą mamy przeznaczone na usługi letnie, również zimowe i letnie. W związku z tym, w zależności od tego ile wydamy na zimę, poprzez różnicę wydatkujemy na usługi letnie, niemniej jednak nie przewidujemy wzrostów na ten rok”.

Przewodniczący Komisji; „Kiedyś rozmawialiśmy o tym, że są rejestrowane trasy przejazdu, także to jest jakoś weryfikowane przez ZYK. Mogła Pani opowiedzieć, bo się pojawiają oczywiście jak co roku te uwagi mieszkańców, że te pługi piaskarki tak naprawdę nie jeździły, albo że miały podniesioną łopatę. Ja osobiście widziałem tamtą sobotę 11 pługów pracujących przez cały dzień, także odpowiadałem mieszkańcom to co widziałem i że z tego byłem zadowolony, ale rozumiem, że Wy też to weryfikujecie, tą pracę jako Wydziału Gospodarki Komunalnej?”.

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „Tak, kolejny rok mamy podpisaną umowę z firmą zewnętrzną na GPS-owanie oraz kamerowanie pługów, monitorujemy to na bieżąco, mamy odpowiednią aplikację do tego, żeby to śledzić, mamy czujniki pługu i zresztą z kamery to wynika też czy pług pracuje czy nie. Natomiast w tym punkcie chciałabym zwrócić jakby też uwagę, że oprócz tego, że oczywiście pług ma określoną trasę do przejechania, natomiast te pługi, które są zakontraktowane w ramach jednego rejonu mają też rozdzielone trasy. W związku z tym nawet jeżeli czasem zdarzy się taka sytuacja, że lemierz jest podniesiony, to nie oznacza, że on w tym momencie ma tą usługę już wykonywać. Być może dojeżdża na trasę wyznaczoną, konkretną, którą ma wykonać, a z drugiej strony może również już wracać z wykonywanej pracy. W związku z tym zawsze każdorazowo takie zgłoszenie weryfikujemy, czy ten pług był w trakcie pracy, mimo że trwa ten czas, w którym usługa była wykonana. Dlatego, że od wyjazdu firmy mają 4 godziny na wykonanie zleconej pracy”.

Przewodniczący Komisji; „Jeszcze tak dopytam dla pewności, bo mamy także na terenie Łodzi szereg ulic, które są choćby spółdzielcze. Rozumiem, że tam po prostu spółdzielnia we własnym zakresie odpowiada za odśnieżanie?”.

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej ; „Tak, oczywiście. Ja jeśli chodzi o te wydatki, które tutaj przytoczyłam dotyczą tylko i wyłącznie usług wykonywanych na zlecenie Wydziału Gospodarki Komunalnej. Spółdzielnie, wspólnoty, czy w przypadku administratorów różnych, którzy są w całym mieście, to już tutaj w ich zakresie są odpowiednie czynności.

Radny p. Kosma Nykiel; „Dziękuję Panie Przewodniczący, Pani Dyrektor. Bardzo ciekawe a propos tych GPS-ów, bo to było jedno z pytań, które chciałem zadać, gdyż w mieście Wrocław funkcjonuje taka mapa, gdzie w czasie rzeczywistym można zobaczyć, gdzie jeżdżą pługi i zastawiam się, czy byłaby, znaczy na pewno jest techniczna taka możliwość, jest ona wykonalna i czy wydział, czy w ogóle urząd byłby skłonny stworzyć taką mapę, myślę, że ze względu na to, że jak wszyscy wiemy, te trasy i lokalizacje cieszą się bardzo dużym

zainteresowaniem, stąd jeśli faktycznie będzie taki wymóg, że te trasy, czy są one już w tym momencie rejestrowane GPS-em, to czy można to na mapy nawet z OpenStreetMap po prostu nałożyć i taką funkcjonalność na przykład na stronie miasta udostępnić?”

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „powiem tak, my mamy zakontraktowanych kilka kont, z których mamy możliwość na bieżąco obserwacji, jak wygląda trasa konkretnego, czy wszystkich pługów. Powiem tak, pewnie technicznie to się da zrobić, natomiast w tym momencie umowa mówi o tym, że jest kilka aplikacji w podziale na zespoły, na osoby, które nadzorują bezpośrednio czy pośrednio akcję zimą. A w związku z tym na ten moment w umowie zakontraktowanych jest kilka takich kont dostępu do tras. W tym przewidziane jest również dla firm, które obsługują, żeby też w razie jakichś sytuacji spornych też widzieli o co my pytamy i też mogli ze swojej strony to weryfikować”.

Radny p. Kosma Nykiel; „Ok, a jaki jest mniej więcej okres trwania tych umów, które są podpisane?”.

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „Sezon zimowy”.

Radny p. Kosma Nykiel; „Czyli co roku jest nowa umowa podpisywana? Ok, ja tak chciałem po prostu kończąc ten temat, czy właśnie nawiązać kontakt z Wrocławiem, jak on to rozwiązał, jeśli chodzi o stworzenie takiej mapy. Myślę, że to nie jest nic drogie, bo jakby udostępnienie systemu, który się podcina, tak samo jakie są nadajniki GPS na tramwajach i autobusach, które są potem w aplikacji mobilnej. Jeśli mogę Panią Dyrektorko, tak Pani zasugerować Wydziałowi. Myślę, że byłoby to też rozwiązanie oczekiwane przez mieszkańców i ułatwiłoby odpowiedzi na szereg pytań, z którymi wszyscy jako radni, czy na pewno jako Urząd się spotykamy”.

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „oczywiście rozważymy to przy kolejnej akcji zimą”

Przewodniczący Komisji; „Ja tylko tak uzupełnię, że zdaje się dwa lata temu Pani Dyrektorko na naszą prośbę przyniosła taki rejestr przejazdu jednej, czy tam dwóch pługopiasek z rozpisaniem po prostu dokładnie trasy. To był multum danych do tego stopnia, że nawet my jako radni do końca nie wiedzieliśmy jak to odczytywać. Faktycznie taki interfejs byłby bardziej przyjazny, przydatny, przejrzysty, a zwłaszcza, że tak jak mówię, wydaje mi się, że w tej kwestii nie mamy co ukrywać, a wręcz mamy powody do chwalenia się i do walczenia z takimi mitami, które często gdzieś tam krążą w internecie.

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „Powiem ze swojej strony tylko tyle, że my postawiliśmy jak i w zeszłym, tak i w tym roku chyba większy nacisk po prostu na zapobieganie. Wydzieliliśmy tą usługę w ogóle firmom i staramy się zawsze przed jakimś większym opadem i przy prognozach, które niestety różnie się sprawdzają, starać się po prostu zapobiegać”.

Radny p. Kosma Nykiel; „Ok, natomiast myślę, że faktycznie taka mapa byłaby bardzo miłym dodatkiem do strony miasta i zapewne wydziału, prawda? Moje kolejne pytanie jest a propos takich informacji, które się pojawiały w przestrzeni głównie social mediowej o tym, że tych pługów wyjechało w tym roku mniej niż w latach ubiegłych. Pierwsze, czy to prawda, a druga rzecz, jeśli tak, to czym to jest spowodowane?”.

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „w standardowych wyjazdach, jeśli chodzi o sezon poprzedni, było 97 pługów, w tym roku wysyłaliśmy w standardowym, podstawowym wyjeździe 81 pługów. W stosunku do poprzedniego roku jest jedna najważniejsza zmiana. Od 1 kwietnia zeszłego roku podzieliliśmy miasto w sposób inny. Mieliśmy w tamtym roku 14 rejonów, w tym mamy 17 rejonów, ale wydzieliliśmy ulice i to podzieliliśmy na właśnie te obszary dzielnicowe.

W związku z tym robiliśmy analizy, jak to zrobić, żeby właśnie, ponieważ jest to pierwszy okres, tak, więc obserwujemy jak to wygląda. Według nas jest to ilość wystarczająca, natomiast czy utrzymamy taką ilość w kolejnym sezonie. Jesteśmy w tym momencie na etapie przygotowywania i tak naprawdę procedowania postępowania. Natomiast co do szczegółów, na ten moment nie ogłosiliśmy, nie opublikowaliśmy, więc nie mogę nic więcej powiedzieć”.

Radny p. Kosma Nykiel; „Jasne, rozumiem, że ten podział na 14 obszarów jest związany z całą nową strategią oczyszczania miasta i jakby wynika z tego i również to jest przełożone na utrzymanie zimowe”.

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „Chcieliśmy dokładnie, chcieliśmy rozdzielić tą część bardziej taką zaawansowaną, w sensie, że muszą być sprzęty już takie specjalistyczne od tych prac, które wymagają bardziej takich ręcznych i mniejszych specjalistycznych sprzętów. W związku z tym taki podział i wydzielenie tych ulic z 17 rejonów”.

Radny p. Kosma Nykiel; „Czyli pamiętam rozmowę na komisji przy okazji dyskusji budżetu i tego, że środki utrzymane zostały na tym samym poziomie. To rozumiem, że pod kątem efektywności wykonanych prac to ta mniejsza ilość pługów jest tak samo efektywna i jakby inaczej. Efekt końcowy jest nie pogorszony w porównaniu do tego, kiedy tych pługów wyjeżdżało więcej”.

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „W naszej ocenie tak, natomiast tak naprawdę my utrzymaliśmy czas reakcji firmy, czyli w ciągu 4 godzin trasy na drogach kategorii pierwszej i drugiej również mają być wykonane w ciągu 4 godzin od wydania takiej dyspozycji. W związku z tym jeżeli firma podejmuje się danej usługi, a w jej ocenie może nie wystarczyć ilość pługów, które są w podstawowej wersji, zawsze może pługi awaryjne wysłać jako dodatkowy sprzęt”

Radny p. Kosma Nykiel; „Jeśli chodzi o konsekwencje dla firm niewykonania tego zlecenia w ciągu 4 godzin, to czy są jakieś kary umowne, czy są upomnienia? Jak to wygląda z tej strony?”

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „tak, oczywiście mamy zgodnie z umową możliwość naliczenia kary”.

Radny p. Kosma Nykiel; „a czy jakieś były naliczane przy ostatnich opadach w śniegu? **Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej;** „Jeśli chodzi o ten weekend 10-13 listopada, nie naliczyliśmy kar, natomiast tak naprawdę kiedy mamy ciągły opad, trudno stwierdzić tak naprawdę w terenie, czy tak naprawdę dany przejazd był wykonany w sposób efektywny”.

Radny p. Kosma Nykiel; „to jest bardzo w sumie ciekawe spostrzeżenie. Moje kolejne pytanie nawiązuje do tych prac bardziej manualnych, mianowicie również do odśnieżania chodników, gdyż obawiam się, że podczas kiedy nawet już kilka dni po tych opadach w większych śniegu jezdnie faktycznie były w nienagannym stanie, to chodniki praktycznie do czwartku czy piątku bywały do roztopów tak naprawdę były bardzo często zaśnieżone, a wręcz w skrajnych przypadkach oblodzone i to jest o tyle kłopotliwe, że jesteśmy miastem z relatywnie najstarszych populacji, gdzie liczba ludzi po 65 roku życia jest znacząca i poruszają się oni bardzo często również pieszo. I z tego co zgłaszali mi mieszkańcy, nawet przede wszystkim okolice targowisk, chodniki przy targowiskach jest jedna z najbardziej newralgicznych przestrzeni, gdyż poruszają się tam bardzo dużo ludzi i one bywały oblodzone i nieodśnieżone. I w ogóle co do zasady z tego sygnału, który otrzymywałem, to jakość odśnieżenia chodników była wysoce niewystarczająca i wiem też, że jedna z obserwacji była taka, że oczywiście jeśli chodzi o np. chodniki przylegające do posesji, właściciel prywatny ma obowiązek je odśnieżyć, natomiast z tego co zgłaszali mi mieszkańcy Śródmieścia, ich obserwacje były takie, że przy miejskich kamienicach z reguły ten chodnik był nieodśnieżony, a przy prywatnych był

odśnieżony i myślę, że to bardzo źle w ogóle działa na taki pr miasta, wydziału, znaczy nie wydział, ale z ZLM-u czy łódzkich nieruchomości. Właśnie jak wygląda odpowiedzialność za odśnieżanie chodników przed miejskimi posesjami?”

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „ to znaczy tak, ja mogę tylko powiedzieć, jeśli chodzi o chodniki, które są w utrzymaniu Wydziału Gospodarki Komunalnej, to tak jak pan radny zaznaczył, są też chodniki różnych jednostek miejskich, czy faktycznie Zarządu Lokali Miejskich, czy innych również jednostek. Ja mogę powiedzieć, że w mojej obsłudze mniej więcej połowa jest w bieżącym utrzymaniu i nie mówię tylko o chodnikach, ale o przystankach, o różnych ścieżkach, w związku z tym mniej więcej połowa w bieżącym utrzymaniu. My dokonywaliśmy szereg kontroli wykonywania tych usług i oczywiście na bieżąco zlecaliśmy. Faktycznie w przestrzeni miejskiej, tutaj zwłaszcza śródmiejskiej, duże jest chodników przyległych. Oczywiście ja zwrócę szczególną uwagę, jeśli chodzi o centrum, natomiast no tak jak mówię, szereg kontroli, szereg interwencji, które zlecaliśmy były wykonywane i my na bieżąco dokonywaliśmy kontroli”.

Radny p. Kosma Nykiel; „Jeśli chodzi o przystanki MPK, też dostawałem zgłoszenie nawet od samych motorniczych, którzy wykonując swoją pracę zauważali, że przystanki np. podwójne tramwajowe były odśnieżane tylko w połowie. Bardzo często się tak zdarzało, więc też jedno ze spostrzeżeń, które chciałem przekazać tutaj wydziałowi, że szczególną troskę trzeba zwracać na podwójne przystanki, gdyż no jednak budujemy i one są wykorzystywane i jednak zaspły śniegła, te opady były dość znaczące, utrudniają korzystanie. Chciałem się też. Ważne są dojścia na przystanki, gdyż ten przystanek nie funkcjonuje jako taka wyrwa w przestrzeni, stąd też w ogóle w strategii odśnieżania miasta, gdzie jednak ten ruch pieszy jest istotny, też najbliższe otoczenie przystanków, takie główne trasy piesze myślę, że są niezwykle ważne. I tak, a jeśli chodzi właśnie o ZML i łódzkie nieruchomości jako głównych właścicieli zarządców nieruchomości, to rozumiem, że oni sami we własnym zakresie też podpisują umowy na oczyszczanie przed, dziękuję Pani Dyrektor”.

Radny p. Mateusz Walasek; „dwie sprawy, jak już mowa o przystankach, jak Pani będzie zwracać uwagę, to jest taka sytuacja na Wici, Wici przy już Rojnej, tam autobusy kursują w formie zastępczej, to znaczy to nie jest normalnie miejsce pobytu autobusów, ale tam one mają przystanek i miałem skargi dotyczące stanu tego przystanku na Wici, na tej trasie zastępczej. To ja bym prosił o przekazanie. Dziękuję z góry, natomiast druga sprawa dotyczy takiej sytuacji związanej z osiedlem na Marianowie. To jest o tyle nietypowa sytuacja, że to osiedle ma wewnątrz drogi utwardzone, natomiast tam przez jakiś, czy przez wiele lat dojazd do nich odbywał się po gruntowej liściastej. Nie wiem w jakiej kategorii ono się wtedy znajdowało, to osiedle. Natomiast sprawa nastąpiła taka, że od paru miesięcy jest Liściasta utwardzona na tym odcinku. Jest jakby no już kompletna droga utwardzona do tego osiedla i też miałem uwagi, że wewnątrz to osiedle nie było odśnieżane. To chodzi o ulicę Liryczna i tam jej przecznice dalsze. Nie wiem, czy to wymaga jakiegoś uaktualnienia, czy to gdzieś zginęło to osiedle jako dotychczas takie z trudnościami z dojazdem, bo rozumiem, że drogi nieutwardzone nie są odśnieżane pługiem?”

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „ To znaczy nie sypimy solą, pługujemy i posypujemy piaskiem w ramach, w miarę możliwości. Natomiast ja chciałem tylko zwrócić uwagę, że oczywiście to nie jest tak, że my omijamy jakieś drogi, czy nie chcemy ich odśnieżyć, tylko po prostu przy ciągłym opadzie, który miał miejsce właśnie tego 10-13 stycznia, przede wszystkim skupiamy się na przejezdności głównych ciągów komunikacyjnych. Na pewno dobrze, żeby mieszkańcy na ewentualnie adres mailowy, czy na ten całodobowy telefon zgłaszali taką potrzebę, bo dostaną po prostu informację zwrotną, czy one już są zlecone, czy w trakcie realizacji, czy po prostu dodatkowo będą realizowane”

Radny p. Mateusz Walasek; „Może umknęło, co to jest za telefon? Bo oni na przykład dzwonili do ZDiTu, a to z całym szacunkiem dla ZDiTu nie jest do końca dobry adres w tej sprawie. Co to jest za telefon, na który oni dzwonili?”

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „ To jest do oddziału oczyszczania miasta, natomiast w przypadku, kiedy dzwonią na ten ogólnodostępny do łódzkiego centrum kontaktu z mieszkańcami, tam jest również przekierowanie do oddziału oczyszczania miasta. A oprócz tego, żeby ewentualnie nie czekać w kolejce na przyjęcie zgłoszenia, warto wysłać adres mailowy. On również jest całodobowo obsługiwany.
zima@uml.lodz.pl.

Pan Jakub Krej przewodniczący Rady Osiedla Widzew Wschód; „Mam do Pani takie pytanie, tutaj chciałbym rozwinąć temat, który poruszył radny Kosma A propos właśnie usług lokalizacyjnych, zawsze mnie zastanawiało, często pada argument, iż jakaś ulica nie została odśnieżona. Jak wygląda możliwość, tak jak właśnie tutaj, jeżeli chodzi o lokalizację, tak jak są aplikacje typu Strava, Endomondo, takie biegowe, po prostu historii lokalizacji. Żeby to było na bieżąco, która ulica już została odśnieżona i żeby mieszkańcy mieli informację, a jednocześnie Państwo mieli argument, że na przykład w tym miejscu już ten pług był. Jak wyglądają możliwości techniczne, technologiczne, jeżeli chodzi o takie zastosowanie, rozwiązanie?”

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „ to jest technicznie pewnie możliwe, tylko proszę zważyć na to, że też mamy jakieś środki, którymi dysponujemy i trzeba po prostu rozważyć, czy jest taka możliwość, czy dysponujemy odpowiednią ilością środków i możliwością też obsługi. Bo oczywiście mamy też ilość pracowników, która będzie w stanie to robić, więc możemy narzucić pewne technologie, ale pytanie, czy będziemy w stanie na bieżąco je sprawdzać, weryfikować”

Pan Jakub Krej przewodniczący Rady Osiedla Widzew Wschód; „rozumiem, natomiast czy mogę liczyć, iż taka kwestia zostanie właśnie poruszona w przyszłości, jeżeli chodzi o te usługi lokalizacyjne właśnie tych pługów?”

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej W celu udostępnienia, rozumiem, mieszkańców, czyli to, co Pan radny już wspomniał. Tak, my to rozważymy, a rozważymy to poprzez po prostu wystosowanie różnych szacunków, jak się ma to do ceny i jak to ewentualnie podroży nam tą usługę”.

Pan Jakub Krej przewodniczący Rady Osiedla Widzew Wschód; Dobrze, w porządku. Mamy jeszcze do Pani dwa szybkie pytania. Pierwsze, z jakich prognoz Państwo korzystają? Nie wiem, ponieważ ja osobiście jako żeglarz korzystam z Windy, Meteo, różnych to ICM-ów. Nie ukrywam, że najważniejsze, jeżeli chodzi o pługopiaskarki, jest to, aby one wyjechały na ulicę, zanim spadnie śnieg, więc jestem ciekaw, jak to wygląda, jeżeli chodzi o właśnie funkcjonowanie”.

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „ Tak, obserwujemy to z Meteo, publikowane przez tutaj stację Lublinek, natomiast opieramy się też głównie na mapach dynamicznych i ostrzeżeniach, które publikowane przez IMGW jest”.

Pan Jakub Krej przewodniczący Rady Osiedla Widzew Wschód; „rozumiem, w porządku, dziękuję. Ostatnie pytanie, to również o czym mówił radny Kosma, on wspominał o chodnikach, ja natomiast jestem również rowerzystą. Jak wygląda kwestia ścieżek rowerowych? Ostatni tydzień jeżdżę codziennie i no niestety musiałem jeździć podwójnie zwolnioną prędkością, ze względu na to, że żadna nie była czy odśnieżona, czy lód nie był posypany, przepraszam, sól nie była posypana. Jak wygląda również właśnie kwestia tego? No i przyjrzę z gestii?”

Pani Roksana Wołoszczuk z-ca Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej; „W utrzymaniu Wydziału Gospodarki Komunalnej i oczywiście podejmujemy też czynności na bieżąco, natomiast jeżeli oczywiście nie jest gdzieś to odpowiednio zabezpieczone, czy

odśniewane, to bardzo proszę zgłaszać to na bieżąco, bo weryfikujemy wtedy, czy ta firma powinna już tam być, czy to, czy w dalszej kolejności harmonogram przewiduje, albo czy właśnie, czy nie powinni już tam być i zrealizować. Także bardzo proszę o takie zgłoszenia i my wtedy będziemy weryfikować, czy to na przykład nie jest w bieżącym utrzymaniu i to, jakie czynności już powinny być zrealizowane”.

Przewodniczący Komisji; „zakończyliśmy punkt drugi, jako Komisja Transportu, informacje o odśniewaniu miasta. Teraz, jak Państwo zauważyliście, pojawili się u nas goście, pojawiła się także Komisja Środowiska”.

Przewodnicząca Komisji Ochrony Środowiska p. Magdalena Gałkiewicz; „ Dzień dobry Państwu, witam serdecznie wszystkich, serdecznie wszystkich, wszystkich przybyłych, szczególnie witam Rektora Uniwersytetu Łódzkiego, bardzo nam miło, że znalazł Pan czas, żeby dzisiaj się z nami spotkać i z nami porozmawiać o infrastrukturze w kontekście błękitno-zielonej sieci, bardzo jest nam miło i wobec tego oficjalnie otwieram Komisję Ochrony Środowiska. Jako pierwszy punkt poproszę Państwa radnych o przyjęcie porządku obrad. Ten porządek obrad oczywiście Państwo radni otrzymaliście w zaproszeniu, natomiast do tego porządku obrad w punkcie 2b chciałabym dodać punkt, zaopiniowanie uchwały dotyczącej zakazu używania fajerwerków na terenach parków zieleńców z autopoprawką Komisji Ochrony Środowiska w związku z uwagami, które pojawiły się na sesji. Taką autopoprawkę będę chciała zaproponować, będę chciała, żebyśmy po prostu przeszli też do głosowania nad tą uchwałą. Nie wiem, czy Państwo radni mają jakieś pytania? Jeżeli nie, to kto jest za przyjęciem proponowanego porządku obrad?

Komisja w głosowaniu; 9 głosów „za”, przeciw – 0 głosów, wstrzymujących się 0 głosów.

Ad. pkt. 3. Informacja prezydent 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.

Przewodnicząca Komisji Ochrony Środowiska p. Magdalena Gałkiewicz; „tytułem wstępu ja poproszę naszych gości, którzy zaprezentują koncepcję. Są autorzy petycji, która zebrała ponad trzy tysiące podpisów. Między innymi właśnie dotyczącej tego zagadnienia, o którym będziemy rozmawiać dzisiaj. Także wiem, że tutaj jest, jest krótka prezentacja. Pamiętajmy, że mamy, że jest nas dużo, także wszystkie wypowiedzi później i pytania ja będę prosiła o dość dużą zwięzłość, tak żebyśmy się zmieścili w czasie no maksymalnie do godziny szesnastej.

Mieszkaniec Łodzi; „ Szanowni Państwo zaczynamy prezentację, tutaj zielone bulwary wielka szansa dla Łodzi. Ta prezentacja i też takie opracowanie, bo będzie też opracowanie tekstowe, które państwo dostaną na maila. Powstało dzięki Agencji Ochrony i Konserwacji Zabytków. To jest organizacja pozarządowa, która no włączyła się w ten proces tutaj i bardzo, bardzo chętnie chce w tym uczestniczyć i pomagać, więc właśnie to dzięki niej możemy taką prezentację i opracowanie, które państwo dostaną. Mieliśmy z Instytutem Spraw Obywatelskich taką petycję, podpisz się pod lepszym miastem i tak w skrócie jej postulaty streszczę. Poprawa jakości komunikacji miejskiej, spójność dróg rowerowych przebiegających wśród zieleni, no i skuteczna ochrona drzew i zieleni miejskiej. Jesteśmy dlatego, że właśnie w związku z tą petycją, która została złożona w grudniu i w tym momencie będziemy rozmawiać o tym drugim punkcie i też trzecim trochę, właśnie tego, tej, tej petycji, więc przełączamy dalej. To jest Błękitno-Zielona sieć, to jest opracowanie, które pochodzi z albumu, który został wydany przez Centrum Ekologii UNESCO w Łodzi. Mamy tutaj właśnie takie sieci, 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 tutaj zieleni i, i jak one powinny wyglądać i jak je powinniśmy zbudować, do czego powinniśmy zacząć. 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, to 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 zieleni. Dlatego i w tym momencie mamy tutaj gładką asfaltową nawierzchnię, mamy oświetlenie, mamy elegancką przestrzeń, mamy coś, co naprawdę prowadzi nas przez tą zieleni, 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 tak zwana, czyli mieliśmy Szajblerówkę i Lumumbówkę. Oto jest Lumumbówka, mamy tutaj przykład już czegoś, co wygląda rzeczywiście jak bulwar, proszę państwa. Nie ma rzeki, ale bulwar to nie musi tylko nad rzeką, bo to jest też, mamy 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 zieleni, Lumumbówka, co ciekawe tutaj powstała dzięki inicjatywie ówczesnego pełnomocnika do spraw rowerowych rektora, czyli pana Mariusza Sokołowicza, który jest z nami teraz obecny. Tutaj taki przykład jak jeszcze, co jeszcze możemy tutaj, jak jeszcze może wyglądać przestrzeń zieleni, to przykład z Holandii. Tu pokazujemy, on pokazuje, że ciekawa zieleni, ciekawie zaaranżowana, dobrze przygotowana, ale właśnie malownicza może uatrakcyjnić to. Czyli jeżeli połączymy sobie teraz w naszym umyśle to, co widzieliśmy przed chwilą, jeszcze z tym właśnie, że właśnie taka szczególnie ozdobna zieleni, 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, powiem wam, marketingowym, bo on ma reklamować coś. Co on ma reklamować? On ma reklamować poruszanie się właśnie 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 ochotę na to, żeby poruszać się właśnie rowerem lub pieszo, żeby zapraszał ich do tego, żeby przemieszczać się właśnie w takim dobrym, zdrowym otoczeniu. Bez spalin, bez hałasu. Następny slajd poproszę. Tu znowu Lumumbówka. Widzimy właśnie, jak ciekawa jest to przestrzeń, że tam idąc z 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. I następny slajd. Lumumbówka, no były ograniczone fundusze, kiedy Lumumbówka powstawała 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 właśnie, bo za ulicą Kopcińskiego jest już droga rowerowa. Potem jeszcze, co ciekawe, ulicy Jaracza będziemy mieli buspas też otwarty dla rowerów. Natomiast to są, tam się, 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 tą elegancką, dobrą przestrzeń, to byśmy pięknie dotarli właśnie 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, no jakoś rozwiązać. Tutaj Uniwersytet i miasto wspólnie powinni te wyzwania rozwiązać, które są i stworzyć rzeczywiście można tutaj świetną przestrzeń, wspaniałą przestrzeń, zaraz się okaże, następny slajd poproszę, no właśnie, że taka przestrzeń powinna być ciągnięta dalej, nie tylko do Kopcińskiego, ale jeszcze w innych kierunkach. Następny slajd poproszę, więc tutaj widzimy, jak możemy tutaj, czyli tak, 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 imienia Łódzkich olimpijczyków. To jest właściwie te tereny, można zobaczyć, że one powinny nabierać charakteru, dzięki naszym działaniom prawdziwego parku. To może być park rzeczywiście, tutaj różne dogodnienia dla ludzi, różne atrakcje można dodawać, na przykład też 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, bo 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. No tutaj to może, to co tutaj się zadzieje może wypływać wprost właśnie z tych aktywności, które właśnie nasi zdolni młodzi ludzie mają, możemy tutaj pozwolić się wykazać. Następny slajd. To jest właśnie ten chodnik, on może być lepszym miejscem. I następny. 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 właśnie modernizmu, konstruktywizmu. To, że bulwar będzie miał widok na taki obiekt jest jego też atutem, bo my powinniśmy takie obiekty właśnie promować, powinny być, powinna być nawet jakaś właśnie przy takim bulwarze, 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 i następny slajd. Tutaj widzimy całość, czyli tutaj, co możemy dalej zrobić, tu mamy ulicę Debicha, która powinna być zmieniona, mnie zdaje mi, w taki zielony woonerf, czyli takie miejsce, gdzie jest dużo zieleni, gdzie mamy asfaltową nawierzchnię, ale gdzie, gdzie cała deszczówka, która nam spływa, jest, jest pochłaniana przez zieleni, 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. To uwzględnimy tutaj, no szczegóły można omówić później, tutaj chodzi o, moim zdaniem powinien być ruch uspokojony, który też jest zgodny z postulatami mieszkańców oraz droga, chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym wzdłuż tej ulicy, bo tutaj mamy, mamy taki właśnie szeroki chodnik, który troszeczkę jak bulwar wygląda i jak jesteśmy tutaj, to już jesteśmy w domu. Tu jest park 3 maja, no tutaj miasto rozmawia z konserwatorem zabytków o asfaltowej nawierzchni tutaj, to mam nadzieję, że to dojdzie do

skutku, więc jak dojedziemy tutaj, to mamy już połączenie do nowego centrum Łodzi, gdzie się zaczyna droga rowerowa, czyli mamy połączenie kolejne właśnie z miastem i tutaj tędy z kolei dochodzimy, bo tu trzeba też przedłużyć tą drogę, o tym była mowa od dawna, że trzeba przedłużyć tą drogę rowerową tutaj właśnie i do stacji i do Uniwersytetu Medycznego, czyli 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. Następny slajd, to właśnie 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 niedługo, która będzie płatnego, płatnego parkowania, więc musimy tutaj też o tym pomyśleć, żeby to rozwiązać. Następny slajd i tutaj ulica Krzywickiego i dalej, tu już przełączamy tak szybciej właśnie, że ta przestrzeń, tutaj chciałbym udowodnić, że ta przestrzeń przełączamy szybciej, szybciej, właśnie jest już taka ciekawa na ulicy Krzywickiego, więc możemy ją wykorzystać tutaj, łąka kwietna z budżetu obywatelskiego i dalej. Znowu widzimy całą sieć, jak to wygląda, ale już to wytłumaczyłem, więc, więc dalej idziemy, no 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, nie ma gdzie ich ustawić. To samo wyzwanie jest też przy, proszę państwa, przy akademikach wszystkich, więc tutaj, 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, następny slajd, no to się może zdarzyć, jak rowery są tak ustawione, następny slajd i 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. Następny slajd. Jak dojdziemy do Uniwersytetu Medycznego, taka droga, która całkiem fajnie może wyglądać, jak damy więcej zieleni i następny slajd. Tutaj No tak, czyli może tu zrobimy pauzę, bo może teraz zapytamy, czy, jaki sposób to widzą przedstawiciele Uniwersytetu, którzy z nami są”.

Przewodnicząca Komisji Ochrony Środowiska p. Magdalena Gałkiewicz; „ Dobrze, bo rozumiem, że to już na, jeśli chodzi o Lumumbówkę, Lumumbówkę, zakończyliśmy. Uniwersytet omówiliśmy. Ja proponuję tutaj postawić przecinek, następne lokalizacje będziemy robić w miarę dyskusji, więc teraz zostajemy przy tej Lumumbówce. Ja w pierwszej kolejności chciałabym przekazać głos przewodniczącemu Rady, bo wiem, że musi nas opuścić, a potem bym chciała właśnie Rektora poprosić i Uniwersytet Łódzki też odniesienie się, a później przejdziemy do Wydziału Wniosku”

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Bartosz Domaszewicz; „ Ja bardzo chciałem wszystkim pani przewodniczącej podziękować za to, że udało się tą komisję wspólną zwołać, bo ona jest kontynuacją naszego spotkania z przedstawicielami i autorami tej petycji złożonej kilka tygodni temu, na jesieni była ta, ta petycja składana. Chciałem też tylko przekazać i zapewnić, że to, o czym mówi ta petycja i też ta koncepcja Zielonej 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 Uniwersytetu Łódzkiego; „ Ja też bardzo szybko, to póki jest przewodniczący i ja jestem taką deklarację współpracy też publicznie przekazuje. Ja powiem tak, że 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 to zresztą 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 myślę, że najmłodszy, ale niekoniecznie najslabiej przygotowany oddany miastu Pan Jarek Brodecki, student jeszcze, ale myślę, że niedługo jedna z najważniejszych osób, które empatycznie patrzy na rozwój środowiska w Łodzi. I myślę, że dobrze, że tę perspektywę równych, hierarchiczne Państwo poznali. Także tyle z mojej strony i jeszcze raz deklaruję współpracę z miastem.

Dziekan p. Mariusz Sokołowicz; „ Dziękuję bardzo i witam Państwa bardzo serdecznie. Reprezentuję jeden z wydziałów, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, ale faktem, 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. Powiem tylko krótko z tej inwestycji, że z tymi inwestycjami uniwersyteckimi, inaczej, ta droga, która była pokazana, tak zwana Lubumbówka, to rzecz jasna, 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. Dziękuję bardzo”.

Przewodnicząca Komisji Ochrony Środowiska p. Magdalena Gałkiewicz; „ Dziękuję bardzo. Jeszcze tylko bym chciała prosić w kwestii takiej porządkowej do protokołu, żeby Państwo się przedstawiali przed wypowiedzią, później jak już będę udzielać głosu. Jeżeli ktoś chce być zapisany w protokole z imienia i nazwiska, natomiast jeżeli będzie bez przedstawienia, to po prostu będzie to mieszkaniec zaprotokołowany. To tylko tak porządkowo. I w zasadzie to teraz byśmy przeszli chyba już do omówienia tego konkretnego pomysłu, tylko ja jeszcze chciałabym na chwilę oddać głos też, przepraszam, nie pamiętam nazwiska, Instytut Spraw Obywatelskich, bo też wiem, że tutaj była prośba, żeby dwa słowa dosłownie dodać i przechodzimy już do tej części technicznej związanej z tym, co zostało przedstawione”.

Instytut Spraw Obywatelskich Dzień dobry Państwu, dziękuję za możliwość zabrania głosu. 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. Natomiast tu najkrócej, myślę tak jak tu Łukasz omawiał kilka konkretnych przykładów z miasta. 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 też 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 nisko kosztowych, bez kosztowych, aż po inwestycje.

I myślę, że to jest świetne narzędzie, które chcieliśmy zarekomendować. Skoro miały być dwa słowa, to może tyle, nie chciałbym zajmować zbyt dużo czasu, jestem do dyspozycji, jeśli chodzi o pytania”

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

Przewodnicząca Komisji Ochrony Środowiska p. Magdalena Gałkiewicz; „ w zasadzie to bym chyba przeszła do jednostek miasta, żeby może przeanalizować te propozycje, na ile one są rzeczywiście do zrealizowania”.

Wydział Biologii, Ochrony Środowiska Uniwersytetu Łódzkiego; „A od października mam tą przyjemność już 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 Błękitność 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 taki 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. Obie dwie instytucje były swego czasu koordynowane, prace były koordynowane przez pana profesora Macieja Zalewskiego, są dzisiaj kontynuowane przez trochę młodszego stawa, że tak powiem. 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 tym samym z tym samym 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 no nie tylko miasta, ale Łodzi, ale innych również 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, realizując wspólnie z miastem kolejne projekty. Mamy na myśli projekt Arturówek, ale tutaj koło mnie siedzi Kinga Krause reprezentująca Europejskie Regionalne Centrum i kolejne projekty europejskie Europolis 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 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 w opracowanej, w ramach projektu switch i po projekcie w ramach działań, które były prowadzone”.

Pani Kinga Krause Centrum Ekohydrologii; „ spędziłam dosyć dużo czasu. Akurat tutaj pan Łukasz Kamiński pogadał państwu parafrazę błękitno zielonej sieci na mapach, ona wygląda i bardziej imponująco i bardziej interesująco już, natomiast zanim zaczniemy dyskutować o tym o wykonalności 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 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 trawnika 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, której, 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, żeby nie było. Wiem, o czym mówię. Lubumbówką bardzo często jeżdżę. Lubumbówka została zniszczona przez samochody, które rzeczywiście tam wjeżdżają, parkują na trawnikach. Dokładnie to jest, to jest przyczyna, dlaczego ta trasa tak wygląda. Chciałabym, żebyśmy też się zastanowili bardzo realnie nad tym, 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 przemierzamy się na rowerach szybko i chcemy jakby nabrać tej prędkości, nie będę ukrywać, że ja też lubię jeździć trzydziestką, a nie dziesiątką, to zastanówmy się, czy każda trasa rowerowa musi być asfaltowa lub polbrukowa, ponieważ może być też bita i również dzieci i młodzież wtedy mają zupełnie inny odbiór przestrzeni i taka jeszcze jedna, jeszcze jedna uwaga, o której chciałabym tutaj wspomnieć. Szanowni Państwo, Łódź zajmuje okropnie niechlubne drugie miejsce, jeżeli chodzi o raport zanieczyszczenia światłem i wyprzedza nas tylko Warszawa, to jest zrozumiałe. Jak to jest możliwe, że wszędzie wprowadzamy światło? Akurat szajblerówka, tak, jest nawet w zoo. 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 szeroko muszą, jak szerokie muszą być. Czy muszą mieć trwałe oświetlenie? Jakie oświetlenie? Czy nie da się pozostać w 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; „Dziękuję. Szanowni Państwo, to jeszcze 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 już 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”.

Pani Aleksandra Szuka, Wydział Kształtowania Środowiska; „Ja tutaj jak najbardziej przychyliam 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 tej Lumumbówki, ponieważ to akurat nie do końca jest zakres WKS-u. Tutaj prędkiej chyba właśnie w ramach rozwoju infrastruktury rowerowej Zarząd Dróg i Transportu. Natomiast jak najbardziej przychyliamy 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 p. Marcin Hencz; „Czy mogę poprosić teraz o włączenie tej koncepcji, tych brakujących fragmentów, które trzeba dobudować, żeby uzupełnić tą strukturę, nazwijmy to przyjazną?”.

Mieszkaniec Łodzi; „właśnie tak, czyli może a propos jeszcze tego ingerencji w środowisko, może też coś tutaj powiem dwa słowa, że tu mamy drogę rowerową, która by powstała już na wybetonowanym terenie, czyli tutaj nie wchodzimy na 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, no 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 p. Marcin Hencz; „poprosiłem tą mapę o to, żeby Zarząd Dróg i Transportu się odniósł, czy w ogóle takie koncepcje są planowane. Zarząd Dróg jest organizatorem i czy ewentualnie możemy wdrażać?”.

Pan Tomasz Grzegorzczak z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu; „w sumie chciałem podziękować za tą prezentację. Mogę tylko ubolewać, że nie poznaliśmy jej, nie zobaczyliśmy jej wcześniej, bo 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.

Potraktujemy 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 jakby uwzględniać w tych założeniach. Natomiast tak jak odpowiadam, no 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, no to możemy mieć również w innych kierunkach nawierzchni, które nie są nawierzchniami utwardzonymi i tutaj pole do popisu jest dużo, dużo szersze. Także odpowiadając na pytanie. Zaczynamy pracę, tak?”.

Przewodnicząca Komisji Ochrony Środowiska p. Magdalena Gałkiewicz; „my prześlemy dokładne opracowanie i te mapy do Zarządu Dróg i Transportu z prośbą po prostu 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 z planowanych pracowni? Wiem, że też pracownia niestety nie dostała tego materiału wcześniej, więc nie wiem, czy jest w stanie tak w biegu?”.

Pani Paulina Górka z-ca dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej; „Mogę powiedzieć, że jeżeli tylko zmieszczą się w korytarzach drogowych, zmieści się ten program, o którym mowa, no 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, także jesteśmy otwarci jak najbardziej na rozmowy i dyskusje”.

Przewodnicząca Komisji Ochrony Środowiska p. Magdalena Gałkiewicz; „dobrze, to też oczywiście te materiały prześlemy z tymi mapami, żeby żebyśmy też miały tutaj usprawnioną wiedzę”.

Radna p. Izabela Kaczmarek; „ Ja tylko mam do pana pytanie odnośnie tego odcinka wzdłuż Małachowskiego, tutaj 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, tak, ja pracuję 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 no niezbyt dobrze trafionym pomysłem. Tam w głębi jest taka droga dla pieszych, więc tutaj wydaje mi się, że ta uwaga”.

Przewodniczący Komisji 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 na nic, więc proszę nie sugerować takich rzeczy. Dziękuję”.

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 imputowaniu mi kłamstw”.

Mieszkaniec Łodzi; „Od razu się odniosę, to znaczy ta kreska narysowana jest dokładnie zbieżna z istniejącą aleją parkową, która tam jest. Nie potrzeba niczego poszerzać, broń Boże, niczego wycinać, ani drzewa, ani krzaka, ani jedność błotrawy nie musi ucierpieć w wyniku tego. Natomiast jest tam powierzchnia częściowo właśnie 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. Poza tym no tak jest.

Parking został zbudowany, natomiast właśnie nawierzchnia przepuszczalna powoduje, że latem unoszą się tam tumany pyłu ogromne. Proszę tam wybrać 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, też 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. Poza tym musimy uwzględniać też. Te nawierzchnie przepuszczalne tak zwane 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 jest gładka nawierzchnia asfaltowa wszędzie. Nie jest, nie bójmy się aż tak bardzo tego asfaltu. Poza tym to też nie o to chodzi, żeby każdy centymetr kwadratowy był przepuszczalny, no bo wtedy na przykład w górach, jakbyśmy poszli w góry, no to musielibyśmy rozbić Giewont i na jego miejsce jakiś przepuszczalny żwir wysypać.

Proszę Państwa, naprawdę, ponieważ ważne jest tutaj to 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 no musimy uwzględnić potrzeby różnych użytkowników, także osób z niepełnosprawnościami. To nie jest tylko tak, że, 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 Trzeciego 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”.

Pan Tomasz Grzegorzyc z-ca Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu; „ Myślę, że fazę projektową mamy przed sobą”.

Przewodnicząca Komisji Ochrony Środowiska p. Magdalena Gałkiewicz; „ Tak właśnie to dziękuję bardzo. Właśnie chciałam powiedzieć, że jakby te szczegóły, które będą dotyczyły

samego 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 radnemu”.

Radny p. Kosma Nykiel; „Dziękuję bardzo pani przewodnicząca, szanowni goście, dziękuję za liczne zgromadzenie tutaj. 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 te infrastruktury zbudowało się żenująco mało w porównaniu do innych miast w Polsce i wystarczy pojechać do dowolnego innego miasta wojewódzkiego, żeby zobaczyć ten standard poruszania się rowerem po mieście jest zupełnie inny, między innymi, jeśli chodzi o w ogóle 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 Włóknarzy wreszcie był wykonany. Natomiast wracając do dróg rowerowych, nie wiem, czy państwo pamiętają, w roku 2015 zdaje się, 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 łącznie z priorytetami inwestycyjnymi. To 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 zarys tej strategii, to spojrzeć na wszelkie nowe odcinki, które się pojawiają na przykład przy okazji budowy tunelu średnicowego, czy przy okazji wyznaczenia nowych korytarzy pod drogi, które, 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 tą strategię, ale strategię jeszcze warto realizować i przeznaczać na nią konkretne środki, więc dobrze by 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, szerszym planem, ale i żeby było faktycznie realizowane”.

Przewodnicząca Komisji Ochrony Środowiska p. Magdalena Gałkiewicz; „ Dziękuję bardzo. 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. Zgadza się, że kluczem jest realizacja, także mam nadzieję, że do tej realizacji dojdzie”

Radny p. Marek Michalik; „ Dziękuję bardzo. Wiele jest dokumentów, które przyjmujemy w Radzie Miejskiej i one są tak naprawdę na półkę, są potem pułkownikami, to to wiemy albo

czasem w oparciu o nie tylko właśnie jest sięganie po środki unijne, ale tak naprawdę z realizacją ich no to jest tak, jak jest. Ja nie chcę się wypowiadać na temat merytoryczny tego projektu, ale mam dwa pytania dla do osób, które prezentowały nam ten program, bo przyznam szczerze, jak usłyszałem, że stoi za tym programem Agencja Ochrony i Konserwacji Zabytków, no to zabrzmiało mi tak dosyć poważnie i sobie zajrzałem do internetu. Jakoś nie mogę w internecie znaleźć tej agencji”.

Mieszkaniec Łodzi; „ to znaczy to jest organizacja pozarządowa, ma taką ładną nazwę, pełna nazwa jest Społeczna Agencja Ochrony i Konserwacji Zabytków, ale no to tutaj ładnie, tutaj powstała instytucja dość niedawno, ale no pozyskała jakieś fundusze grantowe na swoją działalność i ja z nimi współpracuję. Tutaj no ważne, żeby też różne organizacje pozarządowe w takim procesie brały udział i był podany, było podane adres strony internetowej, będę też potem będziemy rozsyłać”.

Radny p. Marek Michalik; „Ale wie pan co, ale zwracam uwagę jednak, bo to nie należy tak robić, bo 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”.

Mieszkaniec; „ Powiedziałem od razu, że jest to organizacja pozarządowa, przekażę tą pana uwagę, przekażę tą pana uwagę tym osobom”.

Radny p. Marek Michalik; „ Proszę Pana, bardzo dobrze, że to jest organizacja pozarządowa, nic nie mamy, bardzo uwielbiamy organizacje pozarządowe, natomiast dobrze by było po prostu, żebyśmy nie stykali się w prezentacji z informacją taką, 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”.

Radny 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”.

Radny p. Marek Michalik; „ Ja próbuję uporządkować sytuację, próbuję się dowiedzieć, kto za tym programem stoi i pozwoli pan, że zadam jeszcze jedno pytanie, które wnioskowałem. Otóż w głosie tutaj pana Przewodniczącego, 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 Błękitna 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 rzecznyym 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 przyjmiemy, 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 zielen, 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 zrobmy 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.”

Mieszkaniec Łodzi; „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; „Wydaje 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 poprzeczyć 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 deklaracją 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.”

Mieszkaniec Łodzi: „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 dociągnijmy 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 łukę 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 zieleń. Na mapach błękitno - zielonej sieci, które były przygotowywane przez Instytut Ekohydrologii UNESCO, to miejsce też jest zaznaczone już jako zieleń, 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 profesor, 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.”

Mieszkaniec Łodzi: „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.”

Mieszkaniec Łodzi: „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 ławkę, 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 Lutomińskiej 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 dwie Pana wizje 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.”

Mieszkaniec Łodzi; „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 tą 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. Jeżeli 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.”

Mieszkaniec Łodzi; „Zwrócę uwagę na jedno miejsce, że tutaj mamy właśnie w tej chwili zieleni, moglibyśmy jeszcze tu zostawić rzekę na powierzchni, natomiast ona już tutaj daje nura pod ziemię. Tutaj trzeba się zastanowić, jest to temat na osobne jakieś 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 zieleni, 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 zielen 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 zgłaszały. 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 bagieny, a ścieżka zaczyna się przy ulicy Pomorskiej, praktycznie na tym obszarze, gdzie nawet ze zdjęć lotniczych widać, że jest całe wywierzysko tych wód podziemnych, więc jakby teren źródliskowy, 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 - Tulińska; „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 miałaby iść, czy w zasadzie ciąg pieszorowerowy aż w kierunku Zielonego Lublinka, czyli okolice ulicy Dennei, 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 kilkunastu 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 Andrespoła 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 Włókniarzy 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: „Skladam 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.

Na tym posiedzenie zakończono

Protokół sporządziła

Aneta Rabenda

Przewodniczący Komisji

Marcin Hencz