

Protokół nr 15/IX/17
posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu
Rady Miejskiej w Łodzi
które odbyło się 21 września 2017 r.
w Urzędzie Miasta Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 104

I. Obecność na posiedzeniu

1. Członkowie Komisji

- stan..... 8
- obecnych..... 6
- nieobecnych.....2 (nieusprawiedliwionych: p. Kamil Jeziorski,
p. Maciej Rakowski)

2. Zaproszeni goście – według listy

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

II. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Planowana obsługa komunikacyjna Osiedla Olechów – Janów w kontekście nowego „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi”.
2. Sprawy różne i wniesione.

III. Przebieg posiedzenia

Posiedzenie otworzył Przewodniczący Komisji p. **Bartosz Domaszewicz**. Radni jednomyślnie przyjęli zaproponowany porządek posiedzenia.

Punkt 1.: Planowana obsługa komunikacyjna Osiedla Olechów – Janów w kontekście nowego „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi”.

Przewodniczący Komisji poinformował, że inicjatorem punktu był Przewodniczący Rady Miejskiej, któremu oddał głos.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: „Olechów się mocno rozbudowuje. Ostatnie inwestycje są prowadzone przy ul. Łokietkówny. Wiem, że mieszkańcy protestują przeciwko kolejnej-trzeciej inwestycji, która tam może powstać, będzie się to wiązało z wycięciem drzew. Jeżeli zobaczymy gęstość zabudowy na tym terenie i stan dróg w okolicy, przepustowość tych dróg, brak chodników, brak oświetlenia, azyli dla pieszych – to zobaczymy, że osiedle nie jest przygotowane na tak gęstą zabudowę. Jeśli spojrzymy,

że tam nie ma planu zagospodarowania przestrzennego, a to, co się tam dzieje jest związane w dużej mierze z tym, że Olechów jest bardzo ładnym miejscem do życia, w okolicach jest park, jest wjazd na autostradę i dojazd do Centrum Warszawy wynosi 60 min. W tej chwili zabudowa jest maksymalnie gęsta, jak to tylko przewiduje Prawo Budowlane i nie ma już miejsc postojowych. Miasto będzie musiało ponieść bardzo duże koszty związane z inwestycjami, m.in.: remontach i rozbudowie tych dróg, budowie miejsc postojowych, rozbudowie szkoły, terenów rekreacyjnych dla mieszkańców.. Dziś, kiedy jeszcze Miasto ma możliwość wpływania na to, jak będzie ukształtowana ta okolica na Olechowie. Obawiam się, że za 2-4 lata będą bardzo duże problemy, kiedy okaże się nagle, że nie ma miejsca na place zabaw, nie ma miejsca na boisko, nie ma żadnej infrastruktury. Jest pytanie, czy są plany budowy infrastruktury przez Miasto.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: „Chciałam zauważyć, że mamy, nie tylko na Olechowie, ale w wielu miejscach w Łodzi problem taki, że obecni mieszkańcy przyzwyczaili się, że mają zieleń, a tereny są przeznaczane pod zabudowę. Jestem zwolenniczką planów miejscowych i apeluję od dobrych paru lat żebyśmy robili duże plany ochronne dla obudowy osiedli mieszkaniowych, żeby dosyć szybko je uchwalić i zabezpieczyć przez taką niechcianą zabudową i wydawaniem kolejnych decyzji o warunkach zabudowy. Jakiegokolwiek rozwiązanie by nie było przyjęte w tej sprawie będę popierała. Natomiast ostatnio spotkałam się z taką sytuacją, że dwie kobiety kupiły działkę na środku osiedla pod budowę przedszkola. One tą działkę dzierżawiły poprzednio na plac zabaw, rekreację dla przedszkola w lokalu i postanowiły tam zbudować przedszkole. Mieszkańcy protestowali przeciwko hałasowi, wobec tego Miasto, żeby zablokować tą inwestycję nie uchwaliło planu, nie wywłaszczyło tego terenu – tylko zmieniło klasyfikację gruntów, co przekłada się na to, że na takim terenie nie można budować. Czy jest to narzędzie skuteczne, dlaczego z niego nie korzystamy i na ile ono jest skuteczne?

Przewodniczący Komisji: Państwo radni, którzy uczestniczą w uchwalaniu planów miejscowych wiedzą, że często jest tak, że dostajemy gotowy dokument i albo go przyjmujemy, albo nie. Proszę przedstawicieli Miejskiej Pracowni Urbanistycznej o przedstawienie wstępnych założeń.

Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej: Ponieważ temat zgłoszony mówił o problemie komunikacyjnym w kontekście Studium pozwolę sobie przedstawić „Rozwiązania komunikacyjne w projekcie studium” zakończony proces tworzenia do publicznego wglądu, zbieramy jeszcze uwagi do 9 października br. do tego Studium , a potem korespondencja z tym dokumentem jeszcze jest otwarta – jeśli chodzi o zainteresowanych. Krótko opowiemy o całych założeniach komunikacyjnych miasta.

Przedstawiciel Zarządu Inwestycji Miejskich: Na początek chciałem przedstawić ring autostradowy, na który składają się autostrady A-1, A-2 oraz drogi ekspresowe S-14 i S-8, one połączone są z takimi dwoma ramami wewnętrznymi komunikacyjnymi, które znajdują się w obszarze kolei obwodowej – jest to pierwsza rama wyłapująca ruch zewnętrzny z rejonu autostrad i rama wewnętrzna bardziej obsługująca tereny śródmiejskie. Tutaj mamy układ dróg, które łączą Śródmieście Łodzi z węzłami na autostradach, jak i z węzłami na ekspresówkach, do tego dochodzą jeszcze drogi, które łączą poszczególne elementy, obszary miasta. Ten generalny układ komunikacyjny opierał się na tym, że ten ruch tranzytowy, który wjeżdża do miasta z zewnątrz, na pierwszej tej ramie zewnętrznej rozkłada się na ten ruch tranzytowy bardziej zainteresowany innymi obszarami Łodzi, potem dojdzie do ramy wewnętrznej i następnie tylko do samego obszaru centralnego mamy już tylko ten ruch, który jest związany / zainteresowany dojazdem do tego miejsca. To powoduje to, że możemy rozbić znowu ten ruch na ruch, który będzie tzw. tranzytem wewnętrznym i będzie możliwe stworzenie terenów, gdzie będzie ten ruch uspokojony i nie będziemy mieli do czynienia z

ruchem, który nie jest związany z poszczególnym terenem. Były także naciski na to, żebyśmy ten układ komunikacyjny jak najbardziej redukowali i myśleli bardziej o minimum ekonomicznym, rezultatem jest to, że ponad 80 km dróg w stosunku do poprzedniego studium ograniczyliśmy tych nowych, które były budowane i tych dróg, które byłyby modernizowane w znacznym stopniu. Jeżeli chodzi o układ komunikacyjny miasta, to jest taki schemat, gdzie widać, że ten rejon jest obsługiwany przez dosyć silną linię tramwajową. W rejonie Olechowa-Janowa jest planowane przedłużenie ul. Przybyszewskiego, które w znacznym stopniu odciążą ul. Zakładową, która w tej chwili jest bardziej lokalną ulicą, która obsługuje osiedle, gdzie mieszczą się ten ruch samochodowy z ruchem pieszym. To byłaby klasa drogi „Z” (zbiorcza). Mamy jeszcze przedłużenie ul. Hetmańskiej do ul. Transmisyjnej, które też polepszy ten układ komunikacyjny w tym rejonie i pozwoli do dogodnego dojazdu do centrum miasta.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Pan powiedział, że w Studium jest plan przedłużenia ul. Hetmańskiej, natomiast z tego, co wiemy to w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego nie ma przedłużenia ul. Hetmańskiej, a to ze względu na to, że na końcu ul. Hetmańskiej jest park, u źródeł Olchówki. Jeżeli byśmy mieli przedłużyć ul. Hetmańską należałoby ściąć park. To przedłużenie, o którym Pan mówił, mało bieć przy ul. Hetmańskiej.

Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej: Plan miejscowy, o którym Przewodniczący Rady Miejskiej mówi, on się ślizga po granicach tego pasa drogowego, który miałby być wykorzystywany w związku z istniejącą ulicą, która tam biegnie, ale w mniejszych parametrach i takiej, która pozwoli domknąć układ, żeby można było rozładowywać te potoki ul. Hetmańskiej na południe i na północ od ul. Przybyszewskiego.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Chodzi dokładnie o przedłużenie ul. Bolka Świdnickiego do tej ul. Transmisyjnej, a nie przedłużenie ul. Hetmańskiej. Rozumiem, że to jest jedyna proponowana inwestycja, chociaż pewnie będzie też wywoływała pewne emocje. Jakie są plany dotyczące komunikacji na ul. Hetmańskiej.

Przedstawiciel Zarządu Inwestycji Miejskich: Jeżeli chodzi o komunikację tramwajową, która jest jakby taką komunikacją sztywną, którą trzeba zdecydowanie wcześniej zaplanować, o tyle ruch autobusowy jest jakby poza możliwościami rozstrzygnięcia w studium docelowego układu, dlatego, że sam układ drogowy już jakby predysponuje to, że tą komunikację autobusową można przeprowadzić. Zielone drogi na planszy, to drogi klasy „Z”. Ruch nie decyduje o klasie. Klasa „Z” od „L” lokalnej różni się niewiele, przy klasie „Z” odległość między skrzyżowaniami jest już min. 150 m, co jest nie do uzyskania. Robiąc „L” mamy te same (prawie) parametry, natomiast w samym układzie staramy się ten układ wyczyścić tak, żeby pokazać, że te „Z” przede wszystkim transportują ten układ do centrum...

Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej: Jeśli chodzi o uzupełnienie lokalnego układu Państwo są zainteresowani głównie tą częścią Olechowa, która się w tej chwili dynamicznie zabudowuje. Do istniejącego układu, który funkcjonuje do ul. Zakładowej projekt planu miejscowego, który opracowujemy jest połączenie dodatkowe do ul. Zakładowej i zamknięcie tego układu. Plan miejscowy, nad którym w tej chwili pracujemy, to jest ten obszar pomiędzy ul. Zakładową, a ul. Ofiar Terroryzmu i ul. Hetmańską. Kończymy rozwijanie tych osiedli, to są ostatnie inwestycje zamykające miasto. Oszczędzamy na tym, co w każdym osiedlu powinno być zapewnione w ramach osiedla, a nie przez miasto, tj.: plac zabaw przy domu, miejsce parkingowe przy domu, dojazd wewnętrzny – to jest rola tego dewelopera. Uchwalanie planu miejscowego dla tego terenu w

zasadzie nie poprawi tutaj sytuacji, dlatego, że to są wszystko obiekty albo zrealizowane, albo w trakcie budowy, albo posiadające prawomocne w-z.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Problemem Olechowa jest to, że jest tam zabudowa paskowa.

(Prezentacja – zdjęcia stanowią zał. do protokołu)

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Czy można do przygotowanego planu wpisać, że do każdego mieszkania, które ma być wybudowane przez dewelopera muszą być wybudowane 2 miejsca postojowe. Czy myślimy o zabezpieczeniu komunikacyjnym komunikacją miejską tych terenów? Patrząc na plan rozbudowy ul. Przybyszewskiego, to się obawiam, że ta ulica będzie głównie stanowiła ulicę tranzytową pomiędzy centrum miasta, a węzłem autostradowym. W jaki sposób będą zapewnione przejścia dla pieszych?

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Jeśli chodzi o ten normatyw parkingowy, to ma zapobiec ilości mieszkań, natomiast można to ominąć wycinając wszystko wokół. Kwestia wymogu powierzchni czynnej biologicznie oraz miejsc parkingowych z zielenią wysoką. To już jest nagromadzenie paru przeszkód, a jednocześnie zapewnienie godniejszych warunków.

Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej: Prace nad planem są w toku, spotykaliśmy się z Państwem i Państwo zgłaszali już swoje obawy i zastrzeżenia do tego planu, wymienione formie uwag do planu. Planem miejscowym można szereg ograniczeń wprowadzić zarówno jeśli chodzi o ilość miejsc parkowania i dlatego przyjęliśmy, że można stworzyć zapis mówiący o niezbędnej ilości miejsc do parkowania przypadających na mieszkanie, można wprowadzać do strefy wolne od zabudowy wyznaczając pasy z terenów zielonych w ramach wewnątrz osiedla. Została jedna działka, wąski pas terenu, który jest przedmiotem Państwa oczekiwań, żeby zostawić jako zieleni, my próbujemy zapisać kompromisowo. Zobaczmy. Będzie kolejne wyłożenie, nie pozbawimy Państwa możliwości ingerencji w te rozwiązania planistyczne. Dziś jeszcze tego planu nie przedstawiamy, gdyż jesteśmy w trakcie rozstrzygnięć.

Jeżeli chodzi o ul. Przybyszewskiego, to mamy problem na ul. Zakładowej, ponieważ jest przegęszczona, tworząc kolejną ulicę równoległą poprawiamy kondycję samej przepustowości. Należy pamiętać, że jeżeli nie będzie ul. Przybyszewskiego i przedłużenia, to będzie ul. Zakładową w takich standardach ...

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Jeżeli jej nie podłączymy do ul. Józefiaka, gdzie ją zatrzymamy na osiedlu ...

Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej: Dalej odcinek ul. Zakładowej do ul. Hetmańskiej jest zatłoczony, a nie o to nam chodzi. Aby skomunikować północną część Zakładowej żeby ruch przeniósł się na przyszlą ul. Przybyszewskiego.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Zgodnie z tym projektem, nie wiem jak to będzie ingerowało – ta ul. Zbiorcza w obecny kształt ulic, natomiast, ani ul. Ketlinga, ani inne nie będą chyba podłączone do drogi „Z”, czy te ulice będą skomunikowane?

Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej: W tej chwili jest to droga zbiorcza, ona funkcjonuje jako zbiorcza i włączenia do niej mogą być tak jak do drogi zbiorczej, to czy ona będzie potem miała charakter ulicy lokalnej będzie można dodatkowe skrzyżowania włączać...

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Pytanie, czy do tej budowanej ul. Przybyszewskiego będą podłączone ulice z Olechowa i z Janowa, czy tylko Hetmańska? Tak jak mamy ul. Ofiar Terroryzmu, która nie jest podłączona pod Olechów. Większym

problemem jest południowa część i ta ul. Przybyszewskiego nie pomoże w żaden sposób w rozładowaniu tych korków z wyjeżdżających z ul. Łokietkówny, czy innych.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: A zwłaszcza nie rozładuje korków generowanych przez samych mieszkańców, jeżeli podłączymy ją do węzła autostradowego i wygenerujemy ruch z autostrady. Moim zdaniem jest to przeciw skuteczne działanie.

Przedstawiciel Zarządu Inwestycji Miejskich: Poza obszarem osiedla mamy jeszcze strefę przemysłową, ruch na ul. Zakładowej, to jest właśnie ruch nie tyle ciężarowy, ale dojazdów do pracy i z pracy przez pracowników. Gdyby tutaj utwardzić ul. Transmisyjną to część tego ruchu mogłaby się na ul. Przybyszewskiego przenieść. W tym momencie dojazd z autostrady mamy al. Józefiaka, która jest przygotowana do kierowania lokalnego transportu zbiorowego było to wykorzystywane w czasie budowy trasy W-Z. Gdy była zamknięta ul. Zakładowa i kierowano linię 82, oś komunikacyjną osiedla stanowi ul. Hetmańska, gdzie mamy tramwaj i autobusy, które jadą: tramwaj jedzie w kierunku północnym na zachód, autobusy w kierunku południowym na zachód. W tym momencie cały problem z ul. Zakładową, to jest zarówno wyjazd z osiedla, jak i dojazd od strony wschodniej z pobliskich miejscowości, ale przede wszystkim coraz większy dojazd osób pracujących w tych zakładach przemysłowych. Na chwilę obecną po godzinie 14.00 na ul. Zakładowej w kierunku zachodnim korek sięga praktycznie ul. Transmisyjnej.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Dlatego mam takie 2 apele: 1) żeby zapisać w tym planie 2 miejsca postojowe do mieszkania i myślę, że to byłoby dobre w innych częściach miastach, 2) żeby nie iść kompromisem, tylko żeby zostawić ten teren zielony przy ul. Łokietkówny, 3) do ZIM o przebudowę ulicy Zakładowej na odcinku od ul. Hetmańskiej do ul. Józefiaka, bo to jest odcinek, który komunikuje zakłady przemysłowe, osiedla, a obecnie ten odcinek nie spełnia żadnych standardów ulic tych, które są w Łodzi, bo tam jest chodnik kilkudziesięciu cm, bez oświetlenia, stara nawierzchnia. Chodzi mi o stworzenie bezpiecznego azylu. Ten odcinek należy wyremontować, bo tam jeździ ciężki sprzęt, który niszczy ulicę i myślę, że dla obsługi MPK również by się przydały tam bezpieczne zatoki, których nie ma.

Mamy plan, który zakłada zieleni, zakłada tereny pod szkołę, tereny rekreacyjne i on nie jest taki gęsty jak to południe, gdzie na tych rolniczych paskach mamy blok przy bloku, co wygląda fatalnie.

Będę proponował Komisji Planu żeby się przejechać do Piaseczna. To jest urokliwe miasto pod Warszawą, które jest całkowicie zabudowane blokami, które jest jeden przy drugim. Tam nie ma żadnych terenów zielonych, co więcej Władze Piaseczna wykupują już prywatne grunty, żeby budować szkołę. Oni żyją z hipermarketów i podatków od nieruchomości. Tam jest już poważny problem, bo tam potrafi być pasek zielony o długości 1 km, ale ma 50 cm szerokości.

Dlatego mój apel, żeby miejsca postojowe, zostawić tą zieleni i dokonać tych remontów i przeznaczyć środki dla MPK na dodatkową komunikację miejską.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Jak ma się „Z” do kwestii uspokajania ruchu, szerokości pasów, odnośnie Przybyszewskiego, zwrótywszy na to, że cała północ osiedla korzysta ze szkół na południu osiedla, czyli również podłączenie ul. Przybyszewskiego do tego węzła autostradowego – jak się ma do bezpieczeństwa ruchu drogowego. Czy Państwo to w ogóle analizowali w studium wpisując tą klasę drogi i podłączenie do węzła?

Przedstawiciel Zarządu Inwestycji Miejskich: Klasa „Z” jest najniższą klasą, którą można tam zastosować. To nie jest ulica G, gdzie ten ruch jest bardzo płynny i wtedy mógłby zagrażać bezpieczeństwu. Oparcie się na klasie „Z” jest prawidłowe. Co do uspokajania ruchu

na ul. Z jestem trochę sceptyczny dlatego, że takie ulice nie prowadzą ruchu osiedlowego, prowadzą często ruch ciężarowy i trudno tutaj mówić o uspokajaniu ruchu.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Doprecyzuję, nie chodzi mi o zrobienie tam woonefu, tylko zapewnienie bezpiecznego samodzielnego przejścia uczniom szkół w południowej części osiedla przez tą ulicę, która jednak, będzie miała ruch również z zewnątrz, nie tylko z osiedla.

Przedstawiciel Zarządu Inwestycji Miejskich: Każde przejście takie można zrobić, trzeba zrobić światła.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Tylko światła, bo chyba na drodze klasy „Z” żadnych fizycznych wymuszających zwolnienie przeszkód nie można zastosować.

Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu: Na drogach klasy „Z” można stosować środki fizycznego uspokojenia ruchu oraz azyle drogowe.

Przedstawiciel Zarządu Inwestycji Miejskich: Można te różne fizyczne uspokojenia ruchu, tylko zazwyczaj na ulicach klasy „Z” jest puszczony ruch autobusowy, który jest dostosowany do autobusu, a nie stanowi wówczas przeszkody dla samochodu osobowego.

Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej: Największą kontrowersją jest poruszanie się dzieci do szkoły. W planie miejscowym, który procedujemy jest rezerwa pod tego typu obiekt. W tym planie zeszlśmy do pasa, który już odpowiada drogom zbiorczym.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Czy jeśli okaże się, że miasto wybuduje węższą drogę, niż planowało pierwotnie, czyli uwolnimy teoretyczne tą przestrzeń pod inne cele, czy byli właściciele nie będą mieli roszczenia o zwrot.

Przedstawiciel Miejskiej Pracowni Urbanistycznej: Problem ze zwrotem wywłaszczonej nieruchomości nie dotyczy tylko tego przeznaczenia, ale również tego, że upłynął już termin realizacji zagospodarowania, na który, zgodnie z celem wywłaszczenia był przeznaczony. Z drogą jest o tyle prościej, gdyż droga jest inwestycją celu publicznego.

Radna p. Urszula Niziołek-Janiak: Czy konstruując studium i dopuszczając jednak na jakieś uzupełnianie zabudowę na Olechowie i Janowie, jak również rozbudowując sieć drogową, czy konsultowali to Państwo pod kątem obsługi komunikacją publiczną? Co planuje ZDiT?

Przedstawiciel Zarządu Dróg i Transportu: W tej chwili mamy tramwaj na obrzeżach osiedla, wcześniej był też proponowany w różnych rozwiązaniach zanim powstał w ul. Rokicińskiej, a później ul. Hetmańskiej. On był rozpatrywany przez ul. Przybyszewskiego. Różne były warianty. Te warianty upadły. Pozostała część osiedla musi być już obsłużona komunikacją autobusową.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak: Spodziewam się, że jak powstanie S-14, to po drugiej stronie miasta również powstaną osiedla i co się dzieje na Olechowie jest efektem tego, że mamy oddaną autostradę A-1.

Przedstawiciel Biura Architekta Miasta: Odnosząc się do pomysłu nowej linii tramwajowej, wydaje się, że tak duża trasa tramwajowa, z takimi parametrami i przepustowości, jaką daje ul. Rokicińska jeszcze powodowała potrzeby dodatkowej trasy tramwajowej, a zauważmy, że obecna linia tramwajowa w ul. Hetmańskiej obsługuje jakby wzdłuż osiedle, natomiast ul. Przybyszewskiego przecinałaby to osiedle w poprzek.

Radny p. Mateusz Walasek: Przedstawione założenia wskazują na rażącą dysproporcję między wschodnią a zachodnią stroną miasta, jeśli chodzi o liczbę połączeń pomiędzy tymi węzłami, ringami komunikacyjnymi.

Punkt 6.: Sprawy różne i wniesione

W punkcie sprawy różne i wniesione przewodniczący poinformował o pismach, które wpłynęły do Komisji.

Protokół sporządziła:

Sylwia Woźniak-Taczała

Przewodniczący
Doraźnej Komisji ds. Transportu

Bartosz Domaszewicz