

Protokół nr 16/IX/16
posiedzenia Doraźnej Komisji ds. Transportu
Rady Miejskiej w Łodzi
które odbyło się 8 września 2016 r.
w Urzędzie Miasta Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 104

I. Obecność na posiedzeniu

1. Członkowie Komisji

- stan..... 8
- obecnych..... 6
- nieobecnych..... 2

2. Zaproszeni goście – według listy

Lista obecności stanowi załącznik nr 1 i 2 do nin. protokołu.

II. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie protokołu nr 15 z dnia 30 sierpnia 2016 r.
2. Rozwiązania komunikacyjne w ciągu ulicy Widzewskiej.
3. Zasady oznakowania woonerfów.
4. Stan nawierzchni dróg rowerowych w Łodzi - trasa W-Z.
5. Problematyka hałasu generowanego przez tzw. łódzki odcinek autostrady A-1.
6. Sprawy różne i wniesione.

III. Przebieg posiedzenia

Posiedzenie otworzył Przewodniczący Komisji p. **Bartosz Domaszewicz**. Radni przyjęli zaproponowany porządek zmienionej kolejności.

Punkt 1.: Przyjęcie protokołu nr 15 z dnia 30 sierpnia 2016 r.

Protokół nr 15/VIII/16 z 30 sierpnia 2016 r. został przyjęty jednomyślnie 4 głosami „za”.

Punkt 2.: Problematyka hałasu generowanego przez tzw. łódzki odcinek autostrady A-1.

Przewodniczący Komisji poinformował, że informację dotyczącą problemu związanego z hałasem generowanym przez łódzki odcinek autostrady A-1 przedstawiają: Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu, Zastępca dyrektora Oddziału Łódzkiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Dyrektor Łódzkiego Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska oraz Przedstawiciele Stowarzyszenia A-1 Budowa Ekranów Akustycznych..

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny powiedział, że w dniu 2 września 2016 r. odbyło się spotkanie ze *Stowarzyszeniem A-1 Budowa Ekranów Akustycznych* i Prezydentem Miasta, zostały omówione te kwestie problematyczne, jak jest z tym hałasem. W dwóch punktach już jest stwierdzone, że przekroczenia istnieją. Wystąpiono do ZDiT o informację odnośnie mapy akustycznej Łodzi oraz możliwości pomocy z Miasta. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad będzie mogła się wypowiedzieć nt. badań, jakie będą przeprowadzone (program naprawczy w ramach budowy autostrady) zostaną wniesione te poprawki w postaci budowy ekranów czy innych rozwiązań ograniczających natężenie hałasu. Były także prowadzone badania natężeń pojazdów. Z informacji przekazanych przez Stowarzyszenie jest to ok. 50 tyś. pojazdów. ZDiT przygotował takie zestawienie, które zostało wysłane do Stowarzyszenia odnośnie ilości pojazdów powyżej 3,5 tony z różnych dni, (średnie zestawienie) w zależności od skrzyżowań: w godzinach 7.30-8.30: 1483 pojazdy, w godz. 11.30-12.30: 1403 pojazdy, w godz. 15.30-16.30: 1321 pojazdów. Miasto oczywiście będzie wspierać Stowarzyszenie w sprawie ochrony akustycznej terenów wzdłuż autostrady na odcinku Tuszyn-Stryków.

Zastępca dyrektora ds. Inwestycji Oddziału Łódzkiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad p. Marek Torzyński powiedział, że jest problem, gdyż wpłynęło ok. 1242 wniosków ze skargami na zbyt duży hałas w związku z oddaniem do użytkowania odcinka autostrady A-1 Stryków-Tuszyn. Generalna Dyrekcja podjęła działania i w dniu 18 lipca br. została zwołana konferencja przy udziale mediów, gdzie został przedstawiony sposób działania. Przez pierwszy m-c przyjmowano wszelkie zgłoszenia od społeczności lokalnej oraz urzędów. Na tej podstawie przyjęto plan działania, że z ramienia zamawiającego, wykonawca z inżynierem kontraktu tzw. konsultantem zrobią taką analizę skupisk, zgłoszeń, w celu wytypowania miejsca do badania na podstawie istniejącej infrastruktury, jeśli chodzi o zabezpieczenie hałasu w postaci ekranów. Takie analizy zostały wykonane, są mapy i pomierzone odległości wszystkich zgłoszeń i na tej podstawie wytypowano 40 miejsc do badania. Badania odbędą się w m-cu wrześniu, a do końca m-ca obiecano, że te badania będą wykonane i raporty przedłożone do GDDKiA O/Łódź. Generalna Dyrekcja podejmie dalsze działania. Jeśli wyjdą przypadki, że to natężenie rzeczywiście odbiega od normy, od ustawy, która w 2012 r. weszła w życie, to zostaną podjęte działania, czy to dodając ekrany akustyczne w tych miejscach, w których spełnione są te wymagania lub w inny sposób techniczny rozwiązanie zastosować. Generalna Dyrekcja oczekuje teraz na wyniki tych badań, żeby podjąć skuteczne działania. Odnosząc się do przedmówcy, zawsze tak jest, że oddanie inwestycji do użytkowania w pierwszych 2-3 m-cach natężenie ruchu jest niemiernodajne, jest wielokrotnie do założeń projektowych. Tym bardziej przy oddaniu A-1, gdzie zostało oddane skutecznie w okresie wakacyjnym, żeby przemieszczanie społeczności odbywało się płynnie w okresie wakacyjnym, to natężenie ruchu mogło być wielokrotnie. Podkreślił, że to nie jest miarodajne do tego jak się ustabilizuje. Na dziś nie można nic więcej zrobić jak czekać na raport od każdego wykonawcy z każdego odcinka i wtedy zostanie podjęta decyzja, o której zostaną poinformowani wszyscy zainteresowani.

Dyrektor Łódzkiego Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska (dalej WIOŚ) p. Krzysztof Wójcik powiedział, że do Inspektoratu wpłynęło ok. 700 interwencji. Wychodząc naprzeciwko oczekiwaniom mieszkańców, WIOŚ zrobił pomiary w dwóch punktach, które uznał za reprezentatywne- jeden punkt ok. 150 m, drugi ok. 200 m od autostrady. Przeprowadzone pomiary nie mają wiążącej mocy prawnej ani dla GDDKiA, ani również dla WIOŚ, ponieważ w przypadku przekroczeń norm hałasu z autostrad nie ma sankcji karnych i dyscyplinujących. Jest to procedura tzw. analizy porealizacyjnej, ale przeprowadzono te badania, żeby pokazać istotę problemu. Istota problemu jest

następująca, po pierwsze w 2012 r. zliberalizowano bardzo mocno normy hałasu w Polsce i po drugie prawdopodobnie wyszły przekroczenia w tych dwóch punktach w nocy o ok. 2 dB. Tej wysokiej normy mocno zliberalizowanej, a w ramach ciekawostki poinformował, że prawo nie jest jednakowe dla wszystkich, bo jeżeli w pobliżu tych terenów byłby np. zakład przemysłowy to norma w nocy dla hałasu pochodzącego z takiego zakładu byłaby 40 dB – zgodnie z postulatem światowej organizacji zdrowia, a dla autostrady uznano, że 56 dB będzie w porządku. Hałas od zakładu musi być prawnie mniejszy niż hałas od autostrady. Pomiary WIOŚ potwierdziły, że jest problem.

Przedstawiciel Stowarzyszenia A-1 Budowa Ekranów Akustycznych p. Ł.K. podziękował za zaproszenie i możliwość przedstawienia problemów i postulatów. Powiedział, że usłyszeli teraz, że powstaje mapa. Poprosił o więcej szczegółów nt. harmonogramu, w jaki sposób ten problem zostanie rozwiązany, w jakiej procedurze, czy to będzie odrębny przetarg, czy to będzie w ramach tego projektu, jak to będzie umieszczone w ramach czasowych, bo ten problem jest potworny dla mieszkańców. Autostrada funkcjonuje od 2 m-cy i mieszkańcy powoli już tracą cierpliwość, dlatego poprosił o bardziej szczegółowy harmonogram działań. Poza tym zapytał, czy są doraźne środki, które pomogą ulżyć mieszkańcom, tzn. czy można ograniczyć prędkość, czy można zamontować odcinkowe pomiary prędkości – tego typu rozwiązania. Poinformował, że mają pismo, które dotarło do jednego z mieszkańców, w którym Generalna Dyrekcja deklaruje budowę ekranów wzdłuż całego odcinka autostrady. Poprosił o odniesienie się do pisma.

Zastępca dyrektora ds. Inwestycji Oddziału Łódzkiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad(dalej: GDDKiA) p. Marek Torzyński powiedział: Wiadomo, że korytarz o przebiegu autostrady był znany od 1992 r., czyli mieszkańcy oraz władze lokalne znały przebieg autostrady. Lokalizacja była znana, później się to rozbiegło, jeżeli chodzi o wydawanie pozwoleń na budowy. Po tych latach, gdzie ten korytarz był wyznaczony, pozwolenia na budowy i plany zagospodarowania przestrzennego nie uwzględniały tego, stąd te później zaskoczenia dla niektórych mieszkańców po wybudowaniu swoich siedlisk. Odnosząc się do harmonogramu, w dniu 18 lipca br. podano w mediach harmonogram działania polegający na tym, że przez pierwszy m-c GDDKiA zbiera skargi i wnioski, następnie do końca sierpnia powinna wykonać symulacje tych zgłoszeń by mieć wiedzę, w których miejscach przeprowadzić badania. Obecnie podjęto decyzję, że do końca września br. będą wykonane badania z całym raportem na każdy z trzech odcinków. W pierwszych dniach po otrzymaniu tych raportów GDDKiA musi się zapoznać z tymi raportami i wówczas zastosuje metody, które będą skuteczne, aby hałas w tych punktach, gdzie wykażą dodatnie przekroczenia zabezpieczyć. Na dziś – kontrakty trwają, dlatego, że jest okres porealizacyjny, który trwa 12 m-cy, w decyzji środowiskowej jest, że badania porealizacyjne mają być wykonane w ciągu 18 m-cy. Dyrekcja nie czekając na 18 m-cy wychodzi naprzeciw i wcześniej będą przeprowadzone te badania, jeszcze w okresie realizacyjnym. Jeśli się powielą lub wyjdą nowe punkty dot. zminimalizowanie tego hałasu, zostaną podjęte działania skuteczne, jeśli chodzi o wybudowanie. Kontrakty nie są rozliczone, więc rezerwy środków finansowych, odnośnie dodatkowych ekranów, jeszcze są. Ten kontrakt był na zasadzie *Projektuj i buduj*, czyli wykonawca miał w obowiązku zaprojektować, wybudować i bierze pełną odpowiedzialność za to, co zaprojektował i wybudował, pomimo tego, że pozwolenie na budowę uzyskał. Oprócz ekranów są inne możliwości na zabezpieczenie, np. poprzez wały ziemne, dodanie oktagonów na końcówkach ekranów, podniesienia ekranów czy też wydłużenia. Trudno teraz stwierdzić, jakie będą skuteczne metody, dopiero na podstawie raportu, który wpłynie do końca września br. będzie można to ocenić.

Przewodniczący Komisji zapytał, jeśli się okazało, że te badania potwierdzą, że na części tych odcinków (badanych) takie przekroczenia wystąpią, to, jaki jest czas na rozwiązanie tych problemów.

Zastępca dyrektora ds. Inwestycji Oddziału Łódzkiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad(dalej: GDDKiA) p. Marek Torzyński powiedział: Proces inwestycyjny jest obwarowany pewnymi decyzjami, ewentualnie wykonaniem projektu zastępczego lub uzupełniającego do tego co już jest. Zapewne GDDKiA pójdzie w kierunku zgłoszenia tych robót w oparciu o już istniejące projekty i doprojektowania. Na szczęście jest kontakt z projektantami, którzy są podwykonawcami Generalnego wykonawcy. To się nie robi z dnia na dzień, z tygodnia na tydzień, zapewne w tym roku zostanie opracowana dokumentacja i dokonane zgłoszenie. Jeśli będzie trzeba coś doprojektować i wykonać, to należy uzbroić się w warunki klimatyczne.

Przewodniczący Komisji powiedział, że tak realnie problem jest do rozwiązania na wiosnę 2017 r.

Zastępca dyrektora ds. Inwestycji Oddziału Łódzkiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad(dalej: GDDKiA) p. Marek Torzyński powiedział: Realnie, jeśli nie będzie żadnych problemów natury współpracy pomiędzy Generalnym Wykonawcą i Inwestorem, to najpóźniej będzie to wiosna 2017 r.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy zdaniem GDDKiA, jeśli już we wrześniu będzie wiedza nt. przekroczenia hałasu, to będzie możliwość zastosowania rozwiązań tymczasowych.

Zastępca dyrektora ds. Inwestycji Oddziału Łódzkiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad(dalej: GDDKiA) p. Marek Torzyński powiedział: GDDKiA obowiązuje pewne procedury i reprezentuje Skarb Państwa, przede wszystkim zamówienia publiczne i są związani nadal z wykonawcą, który projektował i budował. Mogą być też takie następstwa braku porozumienia z Wykonawcą, gdyż Wykonawca może powiedzieć, że to nie jego wina, bo posiada decyzję, pozwolenie i wykonał wg tego co było. Jeśli by zaszła taka sytuacja, to zgodnie z prawem zamówień należałoby wyłonić nowego wykonawcę, który to wykona od nowa. Jeśli chodzi o autostradę, to na razie nie ma możliwości ograniczenia prędkości, gdyż żadne prace na autostradzie nie są prowadzone. Nie było takich przypadków, aby aż tak ograniczać prędkość. Autostrada jest dostosowana do 140 km/h, kierujący często znacznie przekraczają dopuszczalną prędkość, a 10 km/h zwiększona prędkość to jest o 3 dB (decybele) większe natężenie hałasu od tego pojazdu. W związku z tym, zwrócił się do Policji żeby częściej kontrolowała przejazdy przez ten odcinek. Jest to jakieś rozwiązanie.

Przedstawiciel Stowarzyszenia A-1 Budowa Ekranów Akustycznych p. K.K. powiedział, że na podstawie napływających skarg zostały wytypowane 40 miejsca dokonywania pomiarów i czy stowarzyszenie może zostać poinformowane, jakie miejsca zostały wytypowane, na jakiej podstawie i czy w przyszłości można mieć wpływ na typowanie takich miejsc. Zapytał, jakie instrumenty będą użyte, aby zmotywować obecnego wykonawcę po tych badaniach do wydatkowania pieniędzy. Dodatkowo zapytał, czy wykonawca tego projektu, za który uzyskał całkowite-czy częściowe wynagrodzenie powinien dokonać na koszt własny uzupełnień tych zabezpieczeń, czy dzieje się to całkowicie w nowym postępowaniu.

Zastępca dyrektora ds. Inwestycji Oddziału Łódzkiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad(dalej: GDDKiA) p. Marek Torzyński powiedział, że będzie do wglądu usytuowanie tych punktów. Potwierdził, że są instrumenty, które pozwolą z wykonawcą dojść do porozumienia.

Przedstawiciel Stowarzyszenia A-1 Budowa Ekranów Akustycznych p. K.K. wyjaśnił, że zwrócił się z pytaniem o te punkty, gdyż nie wie, z jakich odcinków wpłynęło tych 2000 skarg. Powiedział, że reprezentuje mieszkańców, są po wielu spotkaniach, od Strykowa do Tuszyńska i nie znając tej listy trudno się odnieść, czy punkty obejmą cały teren oddziaływania 40 km odcinka. Wyraził nadzieję, że Stowarzyszenie otrzyma odpowiedź na pismo złożone w połowie sierpnia oraz liczą na spotkanie z przedstawicielami GDDKiA.

Przewodniczący Komisji zwrócił się z pytaniem do GDDKiA, czy Stowarzyszenie może liczyć na spotkanie.

Zastępca dyrektora ds. Inwestycji Oddziału Łódzkiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad(dalej: GDDKiA) p. Marek Torzyński zapewnił, że GDDKiA nie unika spotkań czy wyjaśnień tych wszystkich spraw. Poprosił o kontakt w sprawie umówienia spotkania.

Przewodniczący Komisji poprosił, żeby o terminie takiego spotkania została poinformowana także Komisja.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Kamil Jeziorski zwrócił się z pytaniem do przedstawiciela GDDKiA, czy są badania, które z form ograniczenia hałasu są najskuteczniejsze.

Naczelnik Wydziału Ochrony Środowiska GDDKiA p. Szymon Milczarek wyjaśnił, że wały ziemne mają podobną skuteczność jak ekrany akustyczne, czyli zmniejszają oddziaływanie o maksymalnie o 8 dB, oktagony mogą zmniejszyć to oddziaływanie o 1-3 dB, podwyższenie ekranów również wchodzi w grę, one są od 2-3 i 6-8.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Kamil Jeziorski zapytał, jaką przestrzeń zajmuje teren sporny między mieszkańcami a GDDKiA.

Zastępca dyrektora ds. Inwestycji Oddziału Łódzkiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad(dalej: GDDKiA) p. Marek Torzyński powiedział, że zazwyczaj przyjmując do projektowania, przyjmuje się odległość 300-500 m. Długość autostrady wynosi 37 km i z całej długości wpłynęły skargi. Należy przeanalizować każdy odcinek oddzielnie i zaznaczyć te punkty.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Kamil Jeziorski powiedział, że nawet, jeśli udałoby się na tym spornym odcinku zastosować najlepsze rozwiązania, to mogłoby to spowodować z drugiej strony niechęć podróżnych, ponieważ Ci, którzy podróżują autostradami lub trasami S, to twierdzą, że w Polsce nic nie widać.

Zastępca dyrektora ds. Inwestycji Oddziału Łódzkiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: GDDKiA) p. Marek Torzyński potwierdził, że z takim problemem też się spotkał, gdyż po oddaniu drogi expressowej S-8 trafiały protesty, z powodu wielu ekranów.

Przewodniczący Komisji podziękował za obecność i poprosił o informację do Komisji o terminie spotkania w GDDKiA.

Punkt 3.: Rozwiązania komunikacyjne w ciągu ulicy Widzewskiej.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich (dalej: ZIM) p. Grzegorz Nita powiedział, że jeżeli chodzi o kwestie rozwiązań komunikacyjnych, to na obecną chwilę sytuacja nie uległa zmianie. Jeżeli chodzi o kwestię spotkania z inwestorem, czyli Spółką PKP PLK S.A., to termin spotkania został ustalony. W Spółce następowały w ostatnim czasie zmiany w składzie Zarządu. Od dnia 6 września jest nowy członek Zarządu ds. Realizacji Inwestycji, znający temat, gdyż przez wcześniejszy okres czasu był dyrektorem Projektu do przebudowy

węzła łódzkiego. Stanowisko ZIM jest takie, że będzie dążyć do tego, co było wyrażone w ostatnim piśmie Pani Prezydent do Prezesa Zarządu Spółki PKP PLK, czyli, żeby w ciągu ulicy Widzewskiej powstało przejście podziemne i przejazd rowerowy. Stwierdził, że nie są to duże koszty i rozwiązanie będzie do przyjęcia przez PKP PLK. ZIM deklaruje współudział w części miejskiej projektu. To przejście czy przejazd przed zakończeniem prac w ciągu ul. Niciarnianej nie zostanie zamknięte.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. Zdzisław Stoszek potwierdził informacje przekazane przez przedmówcę, takie spotkanie jest planowane na 19 września 2016 r. i nowy Zarząd nawiązał dialog z Miastem w sprawie realizacji także ul. Widzewskiej.

Przedstawiciel Rady Osiedla Stoki, Sikawa, Podgórze p. Michał Kwiatkowski zauważył postęp w utrzymaniu jakiegokolwiek ruchu w ciągu ul. Widzewskiej, tj. ruchu pieszego i rowerowego. Mieszkańcy jednak postulują za tym, żeby utrzymać tam ruch. W odpowiedzi na pismo radnego p. W. Tomaszewskiego z 2014 r. Prezydent Miasta napisała, że polityka transportowa jest prowadzona tak, aby przejazdy o znaczeniu państwowym nie miały kolizyjnych skrzyżowań. To jest zrozumiałe, ale chodzi tu o duży obszar miasta, który poprzez zlikwidowanie przejazdu przez ul. Widzewską zostanie odcięty od Łodzi. Mieszkańcy są zainteresowani utrzymaniem kompleksowego ruchu, tj. pieszego i dla zmotoryzowanych. Poprosił o deklaracje ze strony PKP PLK S.A.

Przedstawiciel Zarządu Osiedla Stary Widzew p. Andrzej Kaczorowski dodał, że nie chodzi o pełną przepustowość tylko lokalną dla mieszkańców. Poprosił o możliwość udziału w spotkaniu z PKP PLK S.A.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. p. Zdzisław Stoszek powiedział, że w trakcie przygotowywania Studium Wykonalności, pierwsze koncepcje już w trakcie realizacji projektu, po podpisaniu umowy, zakładały, że tory będą zagłębione (5 metrów poniżej terenu) zaraz za stacją Widzew, na wysokości ul. Widzewskiej. W związku z tym była rozpatrywana możliwość budowania wiaduktu, ale przy tej odległości sąsiednich dróg równoległych do torów, nie było technicznych możliwości i założono, że ten przejazd będzie bezkolizyjny na ul. Niciarnianej. Następnie, w związku z tą soczewką wodną, która wystąpiła na przystanku osobowym Niciarniana zaszła konieczność zastosowania innych rozwiązań projektowych i w związku z tym tory będą na poziomie terenu, przy ul. Widzewskiej. Natomiast dalej pozostaje sprawa odległości od sąsiednich ulic i niemożliwości wybudowania w tym miejscu wiaduktu. Zgłaszając projekt do UE przewidywano likwidację przejazdu na ul. Widzewskiej, co było uzgodnione z Miastem. Wynika to z istniejących Rozporządzeń Ministra Infrastruktury o tym, że w przypadku modernizacji linii kolejowych, nie powinno się budować czy odnawiać przejazdów w odległości mniejszej jak 3 km. Likwidacja tego przejazdu została zgłoszona w ramach projektu. Przez 5 lat nie będzie możliwości wrócić do tematu, znalezienia rozwiązań technicznych przez okres trwałości projektu po oddaniu go do użytkowania. Przejście jest możliwe pod torami, nie zakłóca i wymaga dużo krótszych dróg dojazdu i technicznie jest to możliwe do zrobienia. W tej chwili nie ma możliwości wrócenia do ruchu samochodowego.

Przewodniczący Komisji powiedział, że przynajmniej w horyzoncie trwałości projektu, po jego realizacji w związku z tym, że jego elementem jest zlikwidowanie przejazdów, które były kolizyjne lub nie ma możliwości bez reperkusji związanych z finansowaniem projektu.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich (dalej: ZIM) p. Grzegorz Nita dodał, że kwestia wiaduktu i ukształtowanie terenu, nie ma możliwości wybudowania obiektu, który miałby pochylenia zgodne z normami. Przy przejściu pod spodem i przejeździe rowerowym jest zupełnie inna wysokość, a inna wysokość jest przy przejeździe dla samochodów. Każde

zwiększenie głębokości powoduje wydłużenie ramp wyjazdowych czy najazdowych na odpowiedni poziom terenu.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski powiedział, że została pokazana pewna historia, gdyż zagłębienie miało być wcześniej od strony dworca, to był to duży problem, ale od momentu, kiedy wiadomo było, że zagłębienia na wysokości ul. Niciarnianej nie będzie, można było intensywnie podjąć kroki, by ul. Widzewska była przejezdna, ale pod torami dla samochodów osobowych oraz ruchu pieszego. Podobnie powinno być pełne przejście piesze na dworcu Widzew, a nie kończyć się tylko na ostatnim peronie. W jednej z pierwszych interpelacji występował, żeby jak najszybciej podjąć uzgodnienia z Koleją, tym bardziej, że Kolej miała nie wykorzystane środki unijne i skoro nastąpiła zmiana projektu w związku warunkami technicznymi, że zagłębienie musiało być przesunięte w stronę zachodnią, czyli za ulicą Niciarnianą, tak samo można było dokonać tej zmiany korekty w zakresie przejazdu wzdłuż ul. Widzewskiej. Tym bardziej, że nie były jeszcze rozstrzygnięte później plebiscyty, jaki będzie przejazd, jeśli chodzi o ul. Niciarnianą. W ocenie p. radnego korekta mogła nastąpić ponad półtora roku temu, kiedy wcześniej można było bezkolizyjnie te prace wykonać nie wchodząc w kolizję z infrastrukturą, czyli tą trakcją i torami, które zostały zamontowane. Zwrócił się z pytaniem do przedstawiciela PKP PLK S.A., czy jest w stanie wrócić do koncepcji przejazdu podziemnego dla samochodów osobowych i pieszych pod torami wzdłuż ulicy Widzewskiej.

Przewodniczący Komisji powiedział, że Dyrektor ZIM już tłumaczył, że warunki techniczne związane z wyprowadzeniem ruchu samochodowego przy przejeździe podziemnym, związane są z inną długością tych ram wyjazdowych, z tym, że przy takim zagłębieniu te rampy nie były możliwe do usytuowania w tym miejscu.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski wyjaśnił, że celowo podniósł wniosek dotyczący samochodów osobowych i zapytał, czy taki przejazd byłby możliwy i czy Kolej byłaby w stanie to teraz sfinansować.

Przewodniczący Komisji powtórzył, czy technicznie przejazd dla samochodów osobowych przy tym ukształtowaniu terenu i zagłębieniu, jaki fizycznie występuje jest możliwy do wybudowania oraz jakie są możliwości realizacyjne, czy były wstępne analizy przy ruchu z ograniczonym gabarytem pojazdów byłby możliwy do zrealizowania.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich (dalej: ZIM) p. Grzegorz Nita odpowiedział, co do przejazdu pod, to takie analizy nie były przeprowadzane, gdyż wstępnie należy dojść do porozumienia w sprawie kierunku działania ze Spółką PKP PLK. Opracowania techniczne pewnie się pojawiają. Na pewno jest możliwe i to zostało sprawdzone wykonanie przejścia dla pieszych i przejazdu rowerowego (technologią tzw. przecisku wielkoobiekowego), natomiast przy przejeździe dla samochodów do 3,5 tony nie było by dobrym rozwiązaniem. Należy myśleć o przejeździe wyższym, co najmniej 4 metrów, gdy okaże się możliwe technicznie.

Co do udziału w spotkaniu z PLK S.A to nie widzi przeszkód, aby w tym temacie przedstawiciele Rady Osiedla wzięli udział.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy taka ewentualna analiza, czy taki przejazd technicznie jest możliwy leży po stronie Miasta, czy Inwestora PKP.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich (dalej: ZIM) p. Grzegorz Nita odpowiedział, że każda strona może sobie taką analizę wykonać.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski wyraził zdumienie, że tyle lat to trwa, przesądzenie o tym, że będzie przesunięcie zagłębienia, było już w 2012 r. i od tego czasu można było tą ul. Widzewską zaprogramować. Powiedział, że pisał w tej sprawie na końcu 2014 r. i w ciągu

2 lat nic się nie wydarzyło, a odpowiedź, którą otrzymał od Wiceprezydenta p. M. Cieślaka była wymijająca.

Przedstawiciel Mieszkańców zapytał, czy dobrze zrozumiał, że to przejście podziemne to jest na 100% możliwe, czy na razie jeszcze nie.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich (dalej: ZIM) p. Grzegorz Nita odpowiedział, że możliwe technicznie jest na 100%.

Przedstawiciel Mieszkańców powiedział, że pozostała kwestia, czy PKP to sfinansuje.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich (dalej: ZIM) p. Grzegorz Nita odpowiedział, że pewien zakres określony w projekcie unijnym i ramy, w jakich można dokonywać zmian w określonym czasie. To jest kwestia utworzenia nowego tytułu inwestycyjnego i porozumienia, co do zakresu finansowego pomiędzy Miastem, a Koleją.

Przedstawiciel Mieszkańców zapytał, dlaczego nie ma możliwości tego najtańszego rozwiązania, aby w godzinach szczytu utrzymać przejazd górą ze szlabanami.

Przewodniczący Komisji dodał, że założeniem projektu unijnego jest osiągnięcie konkretnych efektów rzeczowych inwestycji i jednych z tych efektów była likwidacja przejazdów kolizyjnych i przy rozliczaniu 5 lat do czasu trwałości projektu bez zmiany.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. p. Zdzisław Stoszek stwierdził, że zaproponowane rozwiązanie jest najdroższe i niebezpieczne. Należy zatrudnić co najmniej 5 osób na 24 h.

Przewodniczący Komisji powiedział, że najbardziej optymalnym, z punktu widzenia mieszkańców i inwestora pod kątem kosztów, jest przejazd bezkolizyjny, podziemny, bo nie wiąże się z koniecznością obsady osobowej. Zwrócił się z prośbą do Zarząd Inwestycji Miejskich, aby postarał się przygotować wstępną analizę technicznej możliwości takiego przejazdu.

Przedstawiciel Mieszkańców powiedział, że gdyby okazało się, że można zrobić ten przejazd to, kto sfinansuje tą inwestycję.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich (dalej: ZIM) p. Grzegorz Nita odpowiedział, że jest umówione spotkanie z nowym członkiem Zarządu ds. Realizacji Inwestycji i wówczas zapadną decyzje.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. p. Zdzisław Stoszek powiedział, że Zarząd chce dojść do porozumienia, co do zakresów, gdyż sprawa nie dotyczy tylko ul. Widzewskiej, ale także tunelu pod Łodzią i związanych z nim innych prac.

Przedstawiciel Mieszkańców dodała, że mieszkańców satysfakcjonuje przejazd tylko dla samochodów osobowych, chcąc rozmawiać o podwyższeniu tego przejazdu, to należałoby uwzględnić karetki, natomiast, jeżeli miałyby to zaważyć na tym, że ten tunel będzie czy nie, to poprosiła o rozwiązanie takie, które pozwoli dojechać mieszkańcom do domów. Poprosiła o umożliwienie wzięcia udziału w spotkaniu w dniu 19 września br. w punkcie dotyczącym ul. Widzewskiej. Co do ukształtowania terenu, to stwierdziła, że tego przejazdu nie należy rozpatrywać w takim układzie ulic, że jest ul. Nowogrodzka, Piłsudskiego i poprzeczna ul. Widzewska, zaproponowała, że można ten przejazd zrobić po łuku.

Przedstawiciel Mieszkańców powiedział, że nie byłoby presji ze strony mieszkańców, gdyby była wizja dotycząca ul. Puszkina. Poprosił Komisję, aby dyskusja zakończyła się apelem do Prezydenta Miasta, aby wzmocniła stanowisko w rozmowie z PKP PLK S.A..

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Grzegorz Nita odpowiedział, że jeżeli chodzi o ul. Puszkina (inwestycja związana z dojazdem do węzła autostradowego Brzeziny, obwodnicą Nowosolnej z podłączeniem pod ul. Puszkina) – Miasto jest w trakcie opracowywania dokumentacji projektowej, która będzie gotowa w roku 2017 oraz Studium wykonalności, które jest konieczne do tego, żeby aplikować o środki unijne. W zależności od tego, czy te środki uda się pozyskać, jest to kwestia późniejszej realizacji inwestycji. Takie starania są czynione również w ramach zespołu czy prac przygotowawczych do ewentualnego Expo 2022, gdyż ta inwestycja jest tam zapisana, jako istotna pod względem obsługi komunikacyjnej (do realizacji w pierwszej kategorii) – szanse są duże, ale negocjacje w tym zakresie ze stroną rządową nie są zakończone. Miasto nie decyduje, które inwestycje programu Krajowego Infrastruktura i Środowisko zostaną sfinansowane, nie ma możliwości sfinansowania tej inwestycji z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego, gdyż jest zapewnione dofinansowanie na przebudowę Rokicińskiej, od Malowniczej do granicy Miasta, jak również na III etap Trasy Górna. W przypadku, gdyby było to finansowane z dofinansowaniem z funduszy unijnych to jest ta kwota uwzględniona w tzw. liście projektów strategicznych Prezydenta na najbliższą perspektywę unijną, która trwa, to ta inwestycja znajduje się na tej liście i ma możliwości zapewnienia wkładu własnego przez Miasto. Jeżeli to wszystko by się udało, to w 2018 r. można by było przystąpić do przetargu na budowę. Realizacja potrwałaby ok. 4 lata. (2019-2020).

Radny p. Mateusz Walasek powiedział, że jest zaskoczony informacją przekazaną przez radnego p. Włodzimierza Tomaszewskiego, że dopiero w 2012 roku było wiadomo o tym, że tak będzie realizowana ul. Widzewska, gdyż były już informacje o tym, że to było 2009 r. jak wycofano się z budowy Widzewskiej. Zwrócił się z pytaniem do Dyrektora ZIM w tej sprawie.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Grzegorz Nita przedstawił jak wyglądała historia w zakresie koncepcji, przebudowy tego odcinka: w latach 2008-2009, kiedy były prowadzone, a rozpoczęły się już w 2007 r. takie prace przygotowawcze polegające na opracowaniu Studium Wykonalności i programów funkcjonalno-użytkowych do modernizacji całego odcinka linii kolejowej wraz z budową stacji Łódź-Fabryczna, od stacji Łódź-Widzew do ul. Fabrycznej. Ta inwestycja była podzielona na dwa tzw. loty, LOT B1 (Widzew do Niciarnianej i dalej), LOT B2 (do Dw. Fabrycznego, łącznie z Fabrycznym). Inwestycja LOT B1 była inwestycją czysto kolejową. Była też opracowywana koncepcja koordynacyjna obejmująca cały obszar tej linii, która była też uzgadniana przez wszystkie strony ówczesne i obecne. W koncepcji, która była wtedy opracowywana i współfinansowana w ramach opracowania tego Studium Wykonalności przez Kolej i Miasto – była likwidacja ul. Widzewskiej, tory były obniżone, później było podwyższenie tych torów w związku z soczewką wodną przy ul. Niciarnianej, natomiast tam torowisko było zagłębione na ok. 5 m. poniżej poziomu terenu i kwestia zamknięcia przejazdu była w koncepcji uwzględniona i taka koncepcja została przez wszystkie strony zaakceptowana.

Radny p. Mateusz Walasek zapytał, czy był tam przewidywany wiadukt.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Grzegorz Nita wyjaśnił, że w przypadku Niciarnianej był przewidywany przejazd również bezkolizyjny, on miał być na obecnym poziomie – 0, bo tory miały być tam już 7 metrów poniżej poziomu terenu, a skrajnia jest

właśnie taka. Żeby zrobić przejazd nad koleją drogowy on musi mieć ponad 7 metrów wysokość, ze względu na zawieszenie sieci trakcyjnej.

Radny p. Mateusz Walasek dopytał, że w przypadku projektu z 2009 r. żeby wiadukt wykonać musiałby mieć ponad 2 metry ponad obecny poziom terenu... Zapytał, czy gdyby zbudowano wiadukt pod ul. Widzewską czy wówczas byłaby możliwość przebudowy wiaduku na ul. Niciarnianej. Gdyby był wiadukt na Widzewskiej (pod torami) to ruch na ul. Niciarnianej by się zmniejszył, czy wtedy byłaby możliwość budowy przystanków.

P.o. dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny powiedział, że nie odpowie na pytanie, gdyż związane jest to z parametrami technicznymi wiaduku.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Grzegorz Nita powiedział, że obecnie tunel (przejazd drogowy pod) jest tak zaprojektowany, że tam przystanku usytuować nie można, nie ma możliwości pogłębienia tego, czy innego wyprofilowania ze względu na ograniczone możliwości terenowe. Na pewno te przystanki musiałby być zamykane w okresie imprez masowych.

Radny p. Rafał Markwant zapytał, czy likwidując te bezkolizyjne przejazdy na tej trasie kolejowej będzie zamykany przejazd przy ul. Malowniczej lub Transmisyjnej.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. p. Zdzisław Stoszek odpowiedział, że przejazdy będą czynne, nie są przewidziane do likwidacji.

Radny p. Rafał Markwant powiedział, że w ramach tego kontraktu, który jest współfinansowany ze środków UE można było bez problemu skrócić tunel o kilometr lub dwa, ale nie można zmienić zasad przejazdu przez ul. Widzewską na szlabany.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. p. Zdzisław Stoszek odpowiedział, że to są dwa różne zagadnienia, tam było realizowane w ramach innego projektu, natomiast tutaj ten przejazd został zgłoszony do likwidacji w ramach wniosku o dofinansowanie.

Radny p. Rafał Markwant zapytał, co można teraz zrobić żeby jednak ten przejazd szlabanowy został, skoro natężenie pociągów będzie na razie zbliżone do tego, co było wcześniej.

Przewodniczący Komisji wyjaśnił, że była jasna wypowiedź Dyrektora, że chcąc zostać w ramach projektu unijnego to trzeba trzymać się wyznaczonego efektu rzeczowego, którego elementem jest likwidacja przejazdu kolizyjnego na Widzewskiej, dlatego szukamy przejazdu bezkolizyjnego podziemnego.

Radny p. Rafał Markwant stwierdził, że w ramach tego samego projektu można skrócić tunel, a nie można zlikwidować jednego przejazdu.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. p. Zdzisław Stoszek odpowiedział, że tunel nie został skrócony. Jakikolwiek ruch z tego względu unijnego będą możliwe nie wcześniej niż 5 lat po oddaniu projektu do użytkowania.

Radny p. Kamil Jeziorski zapytał, czy przejazd na ul. Widzewskiej mógłby być w formie przejazdu technicznego służącego do wjazdów docelowych tylko dla mieszkańców Osiedla. Radny zrozumiał, że największym problemem jest 5 etatów dla dróżników.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. p. Zdzisław Stoszek odpowiedział, że etaty nie są problemem. Wyjaśnił, że przejazd techniczny też jest przejazdem.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy wprowadzenie zmiany do projektu, którego elementem byłby przejazd techniczny – oznaczałoby zmianę zakresu projektu wymagającego uzgodnień.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. p. Zdzisław Stoszek wyjaśnił, że też byłaby to zmiana, która wymagałaby zabezpieczenia sposobu jego (... *fragment* niezrozumiały).

Radny p. Kamil Jeziorski zapytał, jeżeli PKP w porozumieniu z mieszkańcami napisałoby takie pismo i zwróciłoby się do instytucji zarządzającej takim projektem, to czy taka zmiana spowodowałaby te okresy 5 letnie – 3 letnie. Poprosił o wystąpienie z takim pismem.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. p. Zdzisław Stoszek odpowiedział, że potrzebna byłaby inicjatywa Miasta.

Radny p. Kamil Jeziorski powiedział, że w związku z wpływającymi wnioskami w sprawie wiaduktów nad torami kolejowymi czy byłoby możliwe wybudowanie na terenie miasta innych wiaduktów, które spowodowałyby upłynnienie ruchu.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Grzegorz Nita odpowiedział, że jeśli chodzi o przekroczenia torów, to w planach jest w ciągu ulicy Puszkina.

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak powiedział, że przypomina sobie ustalenia z 2009 r. i planów wprowadzenia KDP (Kolei Dużych Prędkości). Zapytał o budowę wiaduktu w ciągu ul. Hetmańskiej.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Grzegorz Nita odpowiedział, że wejście KDP (Kolei Dużych Prędkości) było planowane. Jest plan dojazdu do węzła Brzeziny i wiaduktu w ciągu ul. Puszkina, co do ul. Hetmańskiej, to na razie takich planów nie ma. Kwestia budowy wiaduktu w ciągu Hetmańskiej przy okazji modernizacji linii kolejowej, to inicjatywa była zbyt późno zgłoszona w tamtych latach (2006-2008).

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak zapytał, czy jest możliwość przesunięcia o 50 m. przejazd kolejowy.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. p. Zdzisław Stoszek odpowiedział, że należy przeprowadzić analizę...

Przewodniczący Rady Miejskiej p. Tomasz Kacprzak poprosił o przeprowadzenie takiej analizy, czy jest to realne i jakie byłyby koszty.

Radny p. Włodzimierz Tomaszewski powiedział: Radny p. Walasek udaje, że nie rozumie, ale przypomniał, że jako organ wykonawczy Państwo mają wpływ na decyzje w Mieście od 2010 roku, natomiast dyrektor p. G. Nita w tamtym czasie reprezentował Kolej i był kategorycznie przeciwny tym innym przejazdom, także wzdłuż ul. Widzewskiej. To było spowodowane tym, o czym także tutaj było wspomniane, że zagłębienie miało być wcześniej, że miał być szlak Kolei Dużych Prędkości, który ma nadzieję, mimo, że został zablokowany (za Państwa kadencji, przypomniał, że po Wyborach w 2011 roku KDP zostało odłożone na półkę) – do tego się wróci, to rozstrzygnięcie zasadnicze dotyczyło sprawy związanej

z zagłębieniem. Od 2012 r. jest wiedza, że zagłębienie zostało przesunięte za ul. Niciarnianą i od tego momentu można było rozważać kwestię przejazdu podziemnego wzdłuż ul. Widzewskiej i trzeba było (tu zwrócił się do radnego p. Walaska) od tamtego czasu o to zabiegać. Można było wszystko poprawić, naprawić, ale trzeba się tym zajmować. Nikt się tym nie zajmował, więc już 2 lata jest opóźnienia na Dworcu Fabrycznym. Stwierdził, że nie pozwoli sobie na oskarżenia o coś, co jest odpowiedzialnością innych. Trzeba to robić i wiadomo, że musi ten tor być pozostawiony, na szczęście jest on na poziomie „0” i wszystko, co pod ziemią i jeżeli się da ten przejazd, to już 2 lata temu pytał, dlaczego się tym nikt nie zajmuje.

Przewodniczący Komisji powiedział, że wszyscy słyszeli historię, padały daty w sprawie uzgodnień, uzgadniały wszystkie strony tej inwestycji, po stronie PKP i Miasta, każdy może sobie sprawdzić, kto wtedy był gdzie i jakie decyzje podejmował. Osoby, które obserwują to spotkanie, jaką wiedzę historyczną wynoszą, ale w interesie mieszkańców leży to, co będzie w przyszłości. Zaproponował, aby taki spór polityczny prowadzić w formule konferencji prasowej.

Radny p. Mateusz Walasek zapytał o przejazd w poziomie, gdyż wedle informacji medialnych na Fabrycznym ma być 109 pociągów od grudnia. Zakładając, że w nocy, ponieważ są to pociągi pasażerskie, a Łodzi nie ma praktycznie nocnych tranzytowych, to te pociągi można liczyć, że będą skoncentrowane w ciągu 18 godzin, to znaczy, że pomiędzy jednym, a drugim przejazdem pociągu będzie mniej niż 10 min. Prawdopodobnie będzie też tak, że będą szczyty poranne i południowe, i o ile w godzinach 1.00 – będzie tych minut 20, to ok. godz. 7.00-8.00 będzie tych minut 5. Zapytał, czy przy tej liczbie pociągów przejazd będzie podnoszony w godzinach szczytowych.

Przewodniczący Komisji zaproponował, aby uzupełnić tą prośbę o przeanalizowanie możliwości związanych z finansowaniem i uwzględnieniem takiej zmiany, jak przejazd techniczny o uwzględnienie uwarunkowań związanych z częstotliwością przejazdu.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. p. Zdzisław Stoszek powiedział, że zgodnie z przepisami rogatki powinny być zamknięte nie później niż na 2 minuty przed nadjechaniem pociągu.

Radny p. Rafał Markwant poprosił o uzupełnienie pisma o dopisanie punktu, czy zamiast ul. Widzewskiej można zamknąć np. ul. Malowniczą.

Radny p. Kamil Jeziorski zapytał, czy naprawdę zamknięcie i wybudowanie tego przejazdu na ul. Widzewskiej to nie jest spowodowane tym, że pociągi muszą poruszać się z pewną prędkością i gdyby ten przejazd tam był, one musiałyby zwalniać.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. p. Zdzisław Stoszek powiedział, że to nie ma znaczenia, jeżeli przejazd byłby obsługiwany, czyli rogatki byłyby zamknięte, to w ogóle nie wpływa na prędkość pociągu.

Przedstawiciel Mieszkańców stwierdziła, że nie ma takiej umowy, której nie można renegocjować i takiego projektu, którego założeń nie można zmodyfikować. Podziękowała radnemu p. Kamilowi Jeziorskiemu za pomysł z przejazdem technicznym. Jest to bardzo dobry pomysł. Jeżeli nie mógłby być rozwiązaniem stałym, to mógłby być rozwiązaniem tymczasowym do czasu wybudowania tego tunelu. Zapytała, co będzie do czasu wybudowania tunelu lub zabezpieczenia tego przejazdu tymczasowego. Takie pytanie było

skierowane do Pani Prezydent w piśmie z dnia 10 sierpnia br. i jeszcze nie ma na nie odpowiedzi. *Omawiane pismo stanowi załącznik nr 3 do protokołu.* To prawda, że rogatki muszą być zamknięte 120 sekund przed nadjechaniem pociągu, ale mogą być też zamykane na czas 60 sek. jeżeli przejazd jest wyposażony w urządzenia sygnalizujące, system wymiany informacji, pomocniczy system powiadamiania pracownika, samoczynną sygnalizację świetlną (wg. Rozporządzenia Ministra Transportu). Dodała, że zgodnie z tym rozporządzeniem przejazd kolejowo-drogowy kategorii niższej niż B, nie spełniający wymagań ww. może zostać zaliczony do tej kategorii, jeśli jest to uzasadnione warunkami miejscowymi lub koniecznością poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego. Jest to klasyczny przykład, że taka przesłanka zachodzi. Jest to kwestia dobrej woli PKP i Miasta.

Przewodniczący Komisji powiedział, że to uzgodnienie dotyczące tego, czy jest możliwość takich zmian w projekcie, które uwzględnią ten przejazd, nie tyle będzie możliwe, zgodne z przepisami rozporządzenia ministerialnego, tylko, czy będzie akceptowalne przez organ finansujący cały projekt. Gdyby inwestycja nie była finansowana z projektów unijnych, to byłaby to wyłączna kompetencja zarządcy infrastruktury czy inwestora.

W wyniku dyskusji zaproponował następujące pisma:

Do Prezydenta Miasta z prośbą o przeanalizowanie możliwości technicznych przejazdu bezkolizyjnego podziemnego z uwzględnieniem preferencji, przede wszystkim dla obsługi mieszkańców, jako tego najbardziej podstawowego warunku (czy oczekiwania);

-prośba o przeanalizowanie możliwości rozwiązań komunikacyjnych dla ruchu do momentu ewentualnej możliwości zrealizowania tej inwestycji, z najważniejszym ruchem pieszym, który jest najbardziej oczywisty.

- prośba o zbadanie, czy w ramach tego spotkania, które się odbędzie (19 września) jest możliwość, żeby w części dotyczącej przejazdu ul. Widzewskiej wzięli udział przedstawiciele mieszkańców.

do PLK S.A. z prośbą o zbadanie możliwości związanych z uwzględnieniem zmian w projekcie i jakie to niesie ze sobą konsekwencje, jeśli chodzi o przejazd docelowy czy techniczny w kontekście jego funkcjonalności związanej z częstotliwością przejazdu pociągów (jako rozwiązanie stałe bądź docelowe). Jakie są rozwiązania tymczasowe do czasu rozwiązania docelowego, które chcielibyśmy żeby nastąpiło, czyli przejazdu podziemnego.

Wynik głosowania: „za” – 5 głosów, „przeciw” – 0 głosów, „wstrzymujących się” – 0 głosów.

Radny p. Mateusz Walasek zwrócił się z pytaniem nie dotyczącym ul. Widzewskiej, powiedział, że obecnie toczy się przetarg na remont odcinka do Zduńskiej Woli, nastąpiła tam pewna zmiana dotycząca specyfikacji sieci trakcyjnej i pojawiły się uwagi, że niewielką zmianą można by podnieść prędkość na tym odcinku ze 120 do 160 k/h.

Centrum Realizacji Inwestycji Polskich Linii Kolejowych S.A. p. Zdzisław Stoszek odpowiedział, że należałoby zwrócić się z pismem do Spółki.

Radny p. Mateusz Walasek odpowiedział, że przygotuje takie pismo.

Punkt 4.: Zasady oznakowania woonerfów.

p.o. kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach w Biurze Inżyniera Miasta p. Janusz Maciaszek odpowiedział, że w tej chwili na ul. 6-Sierpnia jest przywrócona strefa zamieszkania. Są trzy warunki, które obowiązują w strefie zamieszkania:

- 1) pojazd nie ma pierwszeństwa przed pieszym,
- 2) prędkość w strefie zamieszkania jest 20 km/h,
- 3) parkowanie jest w miejscach tylko wyznaczonych.

Dyrektor Biura Inżyniera Miasta – p. Maciej Formański powiedział, że każda tego typu decyzja rodzi jakieś reperkusje. Wprowadzając jednolitą strefę w Parku Kulturowym ul. Piotrkowskiej, a to było podstawowym zamierzeniem w tej organizacji ruchu wypracowanej w jakimś większym konsensusie, chodziło o pewną jednolitość zachowaną pomiędzy ul. Zachodnią, Kościuszki, Sienkiewicza, - Wschodnią oraz Piłsudskiego – Ogrodową, stworzona została strefa o jednolitych zasadach poruszania się. Wjeżdżając w ten obręb trafiamy w strefę prędkości 30 km/h. To są różne elementy, które mogą wywoływać dyskusję, poza jednolitością przyświecał tej organizacji ruchu mocny imperatyw, co do zmniejszenia liczebności oznakowania. Analiza, która została wcześniej wykonana, jej skutki w postaci tego projektu zmierzały wyraźnie do ograniczenia liczebności oznakowania, zarazem do zmniejszenia wielkości oznakowania w samej strefie – jako Parku Kulturowym, chodziło o wygląd ulicy. Nikt nie zamierzał lekceważyć tego, że są woonerfy i przyjęty sposób poruszania się po tych woonerfach, który zyskałby powszechną akceptację. Poczynając od analizy skrzyżowania 6-go Sierpnia/Traugutta z ul. Piotrkowską, obecne oznakowanie z przywróconą strefą zamieszkania powoduje, że ul. Piotrkowska ma pierwszeństwo nad woonerfem, czego przy zdjętym oznakowaniu nie było, uzyskiwano efekt pełnej strefy. Wizualnie te znaki ze strefą zamieszkania są największymi znakami, które w tej chwili tam widnieją i są zamontowane bezpośrednio przy skrzyżowaniu z Piotrkowską. Główne założenia, co do strefy, żeby mieć jednolitość i skrzyżowanie równorzędne i jednolitość zasad to są dylematy. Stan bez oznaczenia strefy zamieszkania również umożliwiał pieszym poruszanie się po ulicy. Ponieważ jest zakaz ruchu z dopuszczeniem tylko do docelowych wjazdów w określone miejsca, co pozwala pieszemu na poruszanie się po przestrzeni woonerfu. Strefa zamieszkania daje pierwszeństwo pieszemu. To był dylemat podstawowy – czy jednolitość strefy, czy pierwszeństwo dla pieszego. Stan obecny jest taki, że projekt organizacji ruchu jest wprowadzony w życie i jest uzupełniony o strefę zamieszkania.

Przewodniczący Komisji stwierdził, że woonerf zawsze był taką strefą, w której dominacja ruchu pieszego była założeniem.

Przedstawiciel Inicjatywy EL00000 zapytał, czy zakaz ruchu zostanie utrzymany i zostanie doprowadzony do tego, że przejazd przez ul. Piotrkowską w kierunku wschodnim będzie, co półtora km, zamykając kolejną ulicę do każdego przejazdu i czy przejazd będzie respektowany przez kierowców, ponieważ jego obejście jest tak banalne, że będzie to martwy przepis i kolejny znak, z tych do usunięcia. W imieniu Inicjatywy wnosi o usunięcie tego zakazu ruchu, z uwagi na jego niedorzeczność.

p.o. kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach w Biurze Inżyniera Miasta p. Janusz Maciaszek odpowiedział, że na 6-go Sierpnia tak jest, ale jest dopuszczenie docelowych wjazdów. Ulica 6-go Sierpnia – Traugutta ma nie być ulicą przelotową, jest takie samo rozwiązanie jak na ul. Zielonej. Temu rozwiązaniu przyświecał jeden cel – wprowadzeniu tranzytu poprzez te ulice.

Przedstawiciel Inicjatywy EL00000 powiedział, czyli prędkość 20 km/h nie można uznać za przejazd tranzytowy i nikt, kto nie chce przejeżdżać tranzytowo to nie będzie się pchał w woonef, chyba, że musi, a musi z tego powodu, że taki sam znak stoi na ul. Zielonej. Stwierdził, że jest to przesada stawiać ten znak, tym bardziej, że można spokojnie sobie w tą ulicę wjechać i pojechać do Traugutta.

Przewodniczący Komisji zapytał, o jaki znak chodzi.

p.o. kierownika Oddziału Zarządzania Ruchem na Drogach w Biurze Inżyniera Miasta p. Janusz Maciaszek odpowiedział, że na ul. 6-Sierpnia został dołożony znak B1. Nie ma tam znaku – nie dotyczy rowerów, ale jest tabliczka, że nie dotyczy docelowych dojazdów. Jedyny cel, jaki przyświecał, to było zminimalizowanie ilości tych znaków.

Punkt 5.: Stan nawierzchni dróg rowerowych w Łodzi - trasa W-Z.

P.o. Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny poinformował o stanie nawierzchni dróg rowerowych na trasie W-Z, że masa tzw. twardo-lana została wykonana zgodnie z projektem. ZDiT nakazał laboratorium przy udziale wykonawcy pobranie próbek (na wyniki badań będzie trzeba poczekać 1 tydzień) i jeżeli okaże się, że droga została źle wykonana, wówczas wykonawca będzie musiał to w ramach gwarancji poprawić.

Mieszkaniec powiedział, że gdy jechał drogą rowerową wzdłuż trasy W-Z zauważył, że to nie są tylko odkształcenia asfaltu, a wręcz przy studzienkach ziemia się całkowicie osunęła wpadając i robiąc ogromne dziury. Jadąc przed posiedzeniem Komisji stwierdził, że są już naprawione. Kto dokonał tej naprawy.

P.o. Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny odpowiedział, że nie odpowie kto naprawił, gdyż nie posiada danych. Uwagi zostały zgłoszone.

Przedstawiciel Fundacji Fenomen powiedział, że sprawa dotyczy kilku miejsc i różnych podwykonawców Trasy W-Z. Zapadające się studzienki to jedno, zgłaszane przed wakacjami rozpylające się warstwy asfaltu na skrzyżowaniu, gdzie każdy rower łącznie z dziećcami zostawiał ślad w asfalcie. Na tej samej Trasie W-Z pomiędzy ul. Żeromskiego, a ul. Gdańską, na północnej nitce drogi dla rowerów w zimie już stwierdzono pęknięcia. Tym zajmowało się już Radio Łódź, które zwracało się do ZDiT z pytaniem, co to jest tam wylane, że po nadejściu mrozów ok. -5 ° już ten asfalt pęka. Pęknięcia są nadal. Wysłano do ZDiT pismo w maju br. z pytaniem, czy na etapie budowy były takie próbki pobierane, jeżeli tak to, co z nich wynikało i czy zostały wyciągnięte konsekwencje. Do dziś odpowiedź nie została udzielona. Wyraził swoje zdziwienie, gdyż droga dla rowerów, która była budowana na Widzew, od skrzyżowania Marszałków do ul. Augustów takie próby miała wykonywane regularnie na etapie budowy. Wykonawca sam z siebie takie próby pobierał. Co więcej, na otwarciu tej drogi dla rowerów otrzymano takie wycięcie ze wszystkimi warstwami tej drogi dla rowerów, które wręczono w formie gestu dla Pani Prezydent i ówczesnego Wiceprezydenta. Zapytał, więc, czy przy inwestycji za kilkaset milionów zł, czy takie próbki już wtedy zostały pobierane. Dla uzupełnienia dodał, że trasa W-Z była uzupełniana niemalże na całej Trasie W-Z, tam gdzie były fragmenty rowerowe zepsuto pracę. Zapytał, dlaczego po tylu miesiącach wciąż należy to zgłaszać.

Przewodniczący Komisji zapytał, czy były prowadzone takie badania na etapie realizacji, a jeśli nie to, co dalej.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Grzegorz Nita odpowiedział, że badania w trakcie budowy też były prowadzone. Wyjaśnił, że w trakcie eksploatacji, w przypadku,

gdy występują jakieś odkształcenia, też są pobierane próbki, ponieważ podbudowa może się różnie zachowywać w różnym czasie. ZIM będzie dążył do tego, aby jak najszybciej tą sytuację naprawić. Porównując do innych dróg rowerowych, jest inaczej, ale była prowadzona inną technologią.

Radny p. Marcin Zalewski powiedział, że jeżeli technologia była różna, to czy inna też była wielkość wynagrodzenia za te prace.

Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich p. Grzegorz Nita odpowiedział, że wynagrodzenie było adekwatne do przyjętej technologii.

Radny p. Marcin Zalewski poprosił o analizy łącznie z zawartymi kosztami.

Punkt 6.: Sprawy różne i wniesione.

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

Przewodniczący Komisji zaproponował termin kolejnego posiedzenia – 15 września br., podczas którego można powrócić do wyników tych analiz, do sprawy czy możliwe jest uwzględnienie w agendzie tego tematu Widzewskiej.

Radny p. Marcin Zalewski zapytał o klucz podejmowanych decyzji, które przejścia dla pieszych są odmalowywane, a które pozostawione bez odmalowywania, gdyż przy tych, które są niewidoczne w wielu miejscach w mieście, to się pojawiły np. znaki obok, a przejść nie odmalowano. Czy jest jakaś możliwość weryfikacji trwałości znaków poziomych (trwałość miała być 1-2 letnia).

P.o. Dyrektora Zarządu Dróg i Transportu p. Grzegorz Misiorny odpowiedział, że były oznakowywane teraz przejścia przy szkołach (akcja: Bezpieczna droga do szkoły). Malowanie odbywa się w miarę zgłaszanych potrzeb przez mieszkańców.

Przedstawiciel Fundacji Fenomen zwrócił się z prośbą o zorganizowanie wyjazdowego posiedzenia Komisji na skrzyżowaniach (na trasie W-Z).

Przewodniczący Komisji przyjął prośbę pod rozwagę Komisji.

Protokół sporządziła:

Sylwia Woźniak-Taczała

Przewodniczący

Dorażnej Komisji ds. Transportu

Bartosz Domaszewicz