



PROTOKÓŁ

z przeprowadzenia dyskusji publicznej nad przyjętymi rozwiązaniami w projekcie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi

Protokół został sporządzony w dniu 22 września 2017 r., w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Łodzi, przez mgr inż. Karolinę Godos – Asystenta w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Łodzi.

Na podstawie art. 11 pkt 10 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1073 i 1566), w dniu 7 września 2017 r. w Dużej Sali Obrad Urzędu Miasta Łodzi przeprowadzono dyskusję publiczną nad przyjętymi w projekcie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi rozwiązaniami. Dyskusja poświęcona była rozwiązaniom komunikacyjnym zawartym w projekcie Studium.

Dyskusję prowadzili moderatorzy: mgr Ewa Boryczka oraz dr hab. Mariusz Sokołowicz – pracownicy naukowcy w Katedrze Gospodarki Regionalnej i Środowiska, na Wydziale Ekonomiczno-Socjologicznym Uniwersytetu Łódzkiego.

I. Lista obecności stanowi załącznik do protokołu.

Dyskusję otworzył Pan Mariusz Sokołowicz i powitał zgromadzonych mieszkańców. Następnie poinformował, że spotkanie dotyczyć będzie zawartych w projekcie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi zagadnień odnoszących się do układu komunikacyjnego miasta. Na wstępie przedstawił organizatorów dyskusji publicznej: dr inż. arch. Roberta Warszę – Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, dr inż. arch. Anetę Tomczak – Zastępcę Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Łodzi ds. Projektowania, mgr inż. arch. Danutę Lipińską – Zastępcę Dyrektora Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Łodzi ds. Koordynacji i Projektowania oraz zespół projektowy Studium wraz z kierownikiem mgr Barbarą Wysmyk-Lamprecht i techn. Anną Lipińską, która w czasie spotkania udzielała uczestnikom odpowiedzi na indywidualne pytania. Następnie Pan Mariusz Sokołowicz poinformował o przebiegu spotkania oraz jego najważniejszych aspektach organizacyjnych i oddał głos Pani Ewie Boryczce.

Wiceprezydent Miasta Łodzi

ul. Piotrkowska 104
90-926 Łódź
tel.: +48 42 638 41 14
fax: +48 42 638 42 17
e-mail: w.rosicki@uml.lodz.pl
www.uml.lodz.pl

Pani Ewa Boryczka wprowadziła uczestników dyskusji w problematykę dotyczącą układu komunikacyjnego miasta. Zaznaczyła, iż Studium jest dokumentem ogólnym, wskazującym najważniejsze idee rozwoju systemu transportowego Łodzi do 2030, a także do 2050 roku. Następnie oddała głos Dyrektorowi Miejskiej Pracowni Urbanistycznej Robertowi Warszy, który w krótkiej prezentacji przedstawił najważniejsze założenia dokumentu w zakresie układu komunikacyjnego.

Pan Robert Warsza jako jeden z podstawowych celów rozwoju systemu transportowego w perspektywie sporządzenia Studium do 2030 roku wskazał połączenie komunikacyjne Łodzi z ringiem autostradowym – obecnie funkcjonującymi autostradami A1 i A2, drogą ekspresową S8 oraz planowaną drogą ekspresową S14. Następnie omówił rozwój układu obwodowego, który aby umożliwić płynny ruch w kierunkach północ-południe, wschód-zachód wymaga uzupełnienia o poszczególne odcinki drogowe. Wyjaśnił, że w związku z tym założeniem powstała koncepcja układu ramowo-rusztowego, którą tworzą dwie obwodnice Śródmieścia. Pan Robert Warsza poinformował, iż podstawowym założeniem Studium w zakresie systemu transportowego jest zrównoważenie wszystkich użytkowników przestrzeni, a wykonanie układu ramowego pozwoli na nadanie części ulic priorytetu komunikacji zbiorowej lub uspokojenie ruchu poprzez tworzenie przestrzeni publicznych m.in. woonerfów. Dodatkowo Pan Robert Warsza wskazał priorytetowe ciągi komunikacji kołowej, których realizację zakłada się do 2030 roku. Następnie przedstawił schemat systemu dróg rowerowych i wyjaśnił, że jest on zapisem dotychczas wypracowanej polityki rowerowej miasta. Pan Robert Warsza zaznaczył, że prezentowany dokument odnosi się również do łódzkiego układu kolejowego. Projekt Studium uwzględnia proponowane przebiegi tunelu średnicowego oraz kolei wysokich prędkości. Następnie wyjaśnił, że istniejąca kolej obwodowa bezpośrednio nie obsługuje centrum miasta, dlatego w celu jej lepszego wykorzystania zakłada się realizację dwóch łącznic kolejowych, co umożliwi prowadzenie ruchu kolejowego w układzie „ósemki”. Inwestycje te wzbogaciłyby Łódź o kolejny dobrze funkcjonujący środek transportu.

Po zakończeniu prezentacji, głos zabrał **Pan Mariusz Sokołowicz**, który podkreślił, iż Studium definiuje transport jako: ruch kołowy indywidualny – samochodowy, motocyklowy i rowerowy; ruch pieszy, a także ruch komunikacją zbiorową. Następnie poinformował uczestników spotkania o sposobie prowadzenia dalszej debaty i oddał głos **Pani Ewie Boryczce**, która poprowadziła dalszą część dyskusji.

II. Głos w dyskusji zabrali:

1. **Pan [REDACTED]** zadał pytanie o projektowaną od wielu lat ulicę Liściastą. Zabierający głos chciałby wiedzieć dlaczego przebieg drogi na wysokości posesji nr 114 jest zaplanowany tak, że przecina połowę jego domu. Dodał, iż w minionych latach strona północna ulicy Liściastej była niezabudowana i można było przesunąć przebieg projektowanej drogi na wspomnianą część ulicy. Zabierający głos poinformował, że w związku z planowaną drogą, jego działania inwestycyjne, np. sprzedaż lub remont są zablokowane.

Pan Robert Warsza poinformował, że na wspomnianym terenie jest obecnie uchwalony miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. Dodał, że problem ulicy Liściastej poruszany i omawiany był 6 września, na dyskusji publicznej dotyczącej przyjętej w projekcie Studium struktury funkcjonalno-przestrzennej. Z wypowiedzi mieszkańców wynikało, że problem dotyczy głównie wyznaczenia lasów komunalnych i poszerzenia ulicy Liściastej. Pan Robert Warsza wspominał, że dla tego terenu istotne jest złożenie do projektu Studium szczegółowych uwag.

2. **Pani [REDACTED]** zadała pytanie, czy w projekcie Studium ostatecznie zrezygnowano z przedłużenia ulicy Wojska Polskiego. Zabierająca głos zauważyła, że na mapach planowane jest jedynie przedłużenie do ulicy Karskiego. Dopytała czy rezygnacja z omawianej drogi skutkuje wykreśleniem lub brakiem zapisu o projektowanym korytarzu drogowym, w wydanych i przyszłych decyzjach o warunkach zabudowy.

Pan Robert Warsza wyjaśnił, że w obecnym projekcie Studium proponowany jest jedynie fragment ulicy Wojska Polskiego. Zauważył natomiast, że głos Pani [REDACTED] reprezentuje jedną ze stron dyskusji. Poinformował, że duża ilość środowisk związanych z zachodnią częścią Łodzi przedstawia negatywne konsekwencje związane z rezygnacją ze wspomnianej drogi oraz rezygnacją z zachowania dla niej rezerwy terenu. Dodał, że podnoszony jest również problem sąsiadujących ulic m.in. ulicy Rąbieńskiej i ulicy Rojnej, które przejęłyby ruch kołowy w przypadku rezygnacji z budowy Wojska Polskiego i realizacji węzła na drodze S14 z dojazdem do ulicy Szczecińskiej. Wyjaśnił, iż istnieje zagrożenie, że ruch przeniesie się na wspomniane ulice, nie zaś na zaproponowany w projekcie Studium fragmentem ulicy Szczecińskiej i dalej ulicę Aleksandrowską. Pan Robert Warsza podkreślił,

że obecnie w projekcie Studium nie ma przedłużenia ulicy Wojska Polskiego pomiędzy ulicą Szczecińską a aleją Włókniarzy.

3. Pan [REDACTED] zwrócił uwagę na zaproponowane w osiedlu Nowosolna ringi dojazdowe. Przytoczył słowa Pana Roberta Warszy, że podstawową przesłanką prowadzonych prac jest równowaga interesu prywatnego i publicznego. Zabierający głos zaznaczył, iż Stowarzyszenie Nowosolna od dłuższego czasu wyraża zdanie, że jest on niezgodny z oczekiwaniami mieszkańców. Wyjaśnił, że projekt Studium zakłada przerzucenie ruchu kołowego z drogi krajowej – ulicy Brzezińskiej – w osiedle domów jednorodzinnych, m.in. na ulicę Peoniową. Dodał, że Miejska Pracownia Urbanistyczna chce przekonać mieszkańców, że przełożenie ruchu z drogi krajowej na drogę lokalną, osiedlową jest dobrym rozwiązaniem. Zadał również pytanie, czy interes jest równoważony w przedstawionej propozycji.

Pan Robert Warsza na początku poinformował, że aktualnie trwa wyłożenie do publicznego wglądu dwóch planów w obszarze Nowosolnej, a w najbliższym czasie wykładany będzie fragment projektu planu dla centralnego obszaru osiedla. Dodatkowo zaznaczył, że Miejska Pracownia Urbanistyczna jest w stałym kontakcie z Radą Osiedla oraz były prowadzone rozmowy dotyczące zaproponowanej drogi i możliwości zmiany jej przebiegu. Poinformował, iż głównym założeniem jest rezygnacja z ruchu tranzytowego w centrum Nowosolnej i przeniesienie go na zaproponowane obwodnice. Wyjaśnił, że docelowym efektem będzie ominięcie obszaru, na którym stosunkowo dynamicznie rozwija się zabudowa mieszkaniowa. Dodatkowo Pan Robert Warsza poinformował, że prowadzone były badania dotyczące rozwoju zabudowy w różnych rejonach Łodzi na przestrzeni 25 lat. Wynika z nich, że najwięcej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej powstało w Nowosolnej. Pan Robert Warsza podkreślił, że głównym założeniem proponowanego przebiegu obwodnic było wyeliminowanie ruchu tranzytowego z osiedla. Podjęta w projekcie Studium próba przedstawienia przebiegu drogi poza centrum Nowosolnej wynika z zamiaru stworzenia centrum osiedla i ostatecznej eliminacji tranzytu z tego obszaru. Pan Robert Warsza poinformował, iż rozumie pojawiające się głosy mieszkańców ulicy Peoniowej i okolic, że w przypadku braku możliwości przejazdu przez środek osiedla, ruch pojawi się właśnie tymi ulicami – proponowanym ringiem. Pan Robert Warsza zaznaczył, że Miejska Pracownia Urbanistyczna jest otwarta na zmiany i nowe propozycje, jednak nie

chciałaby zmieniać podstawowych założeń, tj. wybudowania obwodnicy Nowosolnej i promowania jej jako podstawowego połączenia.

Pan [REDACTED] ponownie poprosił o odpowiedź na pytanie, czyj interes jest równoważony w przypadku zaproponowanego w projekcie Studium przebiegu, skoro mieszkańcy są temu pomysłowi przeciwni.

Pan Robert Warsza wyjaśnił, że proponowany przebieg obwodnicy Nowosolnej posiada zarówno zwolenników jak i przeciwników. Mieszkańcy ulicy Peoniowej są przeciwni temu pomysłowi, natomiast mieszkańcy północnej części osiedla Nowosolna uważają, że to dobra propozycja, zapewniająca doposażenie układu drogowego. Dodatkowo Pan Robert Warsza przypomniał, że w najbliższym czasie będzie wykładany do publicznego wglądu projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla centrum osiedla Nowosolna. Wyjaśnił, że terminy obu wyłożeń - planu i Studium, celowo były tak zaplanowane aby decyzje, które zapadną w jednym i drugim dokumencie, były tożsame.

4. **Pan [REDACTED]** zapytał o zmiany w projekcie Studium dla terenu Nowosolnej. Wyjaśnił, iż w dotychczas obowiązującym Studium z 2010 roku tereny w sąsiedztwie wjazdu na autostradę A1 wskazane były jako obszary o funkcji przemysłowo-usługowej. W obecnie wykładanym projekcie proponuje się natomiast tereny zieleni - kompleks rekreacyjny. Zabierający głos poinformował, że z wiedzy jaką dysponuje w tej kwestii, do projektu Studium wpłynęło wiele uwag. Zaznaczył, iż mieszkańcy tych obszarów są przeciwni proponowanemu przeznaczeniu. Dodał, że trwają obecnie rozmowy z inwestorami dotyczące sprzedaży nieruchomości oraz jego zdaniem jest to doskonały rejon na budowę centrów logistycznych. Zapytał, czy Miejska Pracownia Urbanistyczna nie widzi, że zaproponowane w Studium zmiany są sprzeczne z interesem mieszkańców, jak również z interesem miasta Łodzi. Podkreślił, że wybudowanie centrów logistycznych oznacza większe wpływy z podatków i rozwoju infrastruktury.

Pan Robert Warsza odpowiedział, że pytanie dotyczy bardziej tematyki dyskusji z dnia 6 września dotyczącej przyjętej w projekcie Studium struktury funkcjonalno-przestrzennej. Poinformował, że na wspomnianym terenie występują dwie wykluczające się nawzajem koncepcje. Zaznaczył, że w projekcie Studium omawiany teren,

w zachodniej jego części, sklasyfikowany został jako tereny zabudowy mieszkaniowej. Przesłanką do takich wskazań był stan istniejący – w okolicach wybudowały i obecnie budują się osiedla zabudowy jednorodzinnej. Pan Robert Warsza zaproponował przedstawienie mieszkańcom osiedla Nowosolna dwóch propozycji zagospodarowania tych terenów i wyraził gotowość Miejskiej Pracowni Urbanistycznej do podjęcia wszelkich dyskusji nad omawianym tematem. Wyjaśnił również, że w przypadku lokalizacji na tych terenach centrum logistycznego, podstawowy zjazd będzie odbywać się z ulicy Brzezińskiej, a nie z obwodnicy, która będzie posiadała ograniczoną liczbę węzłów. Skutkiem tego będzie wygenerowanie ruchu tranzytowego także na ulicach lokalnych osiedla Nowosolna. Byłby to ruch samochodów ciężarowych, obsługujących strefę centrów logistycznych. Pan Robert Warsza zaznaczył, że może pojawić się różnica poglądów między mieszkańcami terenów mieszkaniowych, a właścicielami gruntów pod inwestycje przemysłowe. Przedstawił dwa możliwe poglądy i wyraził nadzieję, że poruszany przez Pana [REDAKTOWANO] problem będzie przedmiotem dyskusji publicznej, która odbędzie się w Nowosolnej 3 października. Będą w jej trakcie omawiane wszystkie trzy tereny objęte przystąpieniami do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dodał, że oczekuje na uwagi mieszkańców, dotyczące omawianych zagadnień zarówno do projektów planów jak i do projektu Studium.

5. Pani [REDAKTOWANO] zapytała o zaproponowany przebieg ulicy Nowotargowej, a dokładnie w jakiej formie przewidziane jest jej przecięcie z aleją Piłsudskiego. Zabierając głos zaznaczyła, że z zapisów projektu Studium wynika, iż planowane jest przejście dla pieszych i prosi o doprecyzowanie, czy ma to być przejście podziemne, nadziemne, estakada, czy kładka.

Pan Robert Warsza poinformował, że pierwsza koncepcja budowy ulicy Nowotargowej zakładała przebieg drogi o przekroju 2x2, natomiast obecnie rozważa się m.in. budowę drogi o przekroju 2x1, czyli po jednym pasie ruchu w każdą stronę. Zdaniem Pana Roberta Warszy zarówno jedna jak i druga idea wydaje się być rozwiązaniem ekstremalnym, zatem pojawia się pytanie, czy nie można zbudować drogi o charakterze miejskim i przekroju 1x4. Dodał, że przebieg skomunikowania Dworca Łódź Fabryczna poprzez ulicę Targową o przekroju 1x2 i szerokości 13 m, który obecnie będzie realizowany, najprawdopodobniej skutkuje ponownymi rozmowami o potrzebie wprowadzenia ulicy Nowotargowej. Dodatkowo Pan Robert Warsza zaprezentował wizualizację ulicy

Nowotargowej i wyjaśnił, że fragment tej drogi mógłby posiadać miejski charakter, tzn. 4 pasy ruchu oraz drzewa. Wyjaśnił, że prezentowany materiał nie jest częścią projektu Studium, ale jest to koncepcja, która służy opracowaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Nowej Dzielnicy. Pan Robert Warsza zaznaczył, że proponowana ulica o przekroju 1x4, została tak zaprojektowana, aby ruch na ulicach sąsiednich został uspokojony i by służyły one wyłącznie obsłudze lokalnej. Następnie Pan Robert Warsza zaprezentował zdjęcie makiety obrazującej przedłużenie ulicy Kilińskiego, podkreślając, że jest to kolejny problem do rozwiązania w tym obszarze. Zauważył, że obecnie całe posiadała wodno-fabryczne – strefa dawnych fabryk: Scheiblera, Grohmana i Geyera, stanowią tereny czekające na nowe zainwestowanie. Dodał, iż rewitalizacja, która odbyła się w okolicach Księżego Młyna oraz dużej tkalni Scheiblera dotyczyła tylko nieznacznej część tego terenu. Obszar ten posiada duże możliwości inwestycyjne i wydaje się, że w przypadku jego dalszego rozwoju, wystąpi potrzeba wskazania ulicy Kilińskiego jako jednego z głównych ciągów komunikacyjnych północ-południe. Zaznaczył, że powinna ona wtedy posiadać przekrój taki jak południowa część ulicy Piotrkowskiej, po której jeździ tramwaj, czyli 1x4. Dodatkowo powinien to być układ, w którym tramwaje jeżdżą po dwóch pasach ruchu i są uprzywilejowane. Prezentując koncepcje na makiecie, Pan Robert Warsza podkreślił, że realizacja przedstawionej drogi możliwa jest bez konieczności wyburzeń.

Pani [REDAKTOWANE] dopytała o planowany sposób realizacji przebiecia ulicy Nowotargowej przez aleję Piłsudskiego. Zabierająca głos chciała wiedzieć jak ma wyglądać to przebiecie.

Pan Robert Warsza wyjaśnił, że zdaniem Miejskiej Pracowni Urbanistycznej powinno być to normalne skrzyżowanie, które daje możliwość sprawnego dojazdu do Nowego Centrum Łodzi. Dodał, że obecnie wybudowany – przeskalowany układ drogowy, kończy się na ulicy Tuwima, która nie jest przygotowana na odbiór dużych potoków ruchu. Pan Robert Warsza zaznaczył, że głównym zadaniem proponowanej ulicy Nowotargowej jest zapewnienie dojazdu do: Nowego Centrum Łodzi, Dworca Łódź Fabryczna, EC1 oraz pozostałych planowanych inwestycji, które będą generować duży ruch. Aby dojechać do wspomnianych terenów od południowej strony Łodzi, kierowcy zmuszeni będą przebyć trasę: aleją Piłsudskiego do skrzyżowania „Marszałków”, następnie ulicą Kopcińskiego do Ronda Solidarności i ostatecznie wjechać ulicą Uniwersytecką. Obecnie zamierzeniem miasta jest uzyskanie przekroju

ul. Nowotargowej - 1x2 i stworzenie niepełnego skrzyżowania, jednak prowadzone są również rozważania nad stworzeniem skrzyżowania pełnego. Zdaniem Pana Roberta Warszawy istotne jest wskazanie ulic przeznaczonych dla prowadzenia głównego ruchu drogowego. Jednocześnie zauważa, że nie na wszystkich ulicach powinien być dopuszczony ruch samochodowy, a stworzenie głównej ulicy odbierającej ruch kołowy, da możliwość wprowadzania obszarów o ruchu uspokojonym. Pan Robert Warsza jako przykład zastosowania tej idei zaprezentował koncepcje zagospodarowania „Zielonego Polesia”, gdzie projektowane jest przedłużenie ulic Karskiego-Żeligowskiego. Ma ono zapewnić odbiór ruchu z ulic sąsiednich o kierunku północ-południe. Budowa wspomnianej drogi pozwoli na stworzenie na terenach przyległych dzielnicy mieszkaniowej o ruchu uspokojonym oraz wytworzenie nowych przestrzeni publicznych, gdyż obszar ten cierpi na ich niedobór.

6. Pani [REDAKTOWANE] zadała pytanie o planowane przedłużenie ulicy Kaczeńcovej, która ma łączyć osiedle Teofilów z Retkinią. Jaka jest motywacja pozostawienia wspomnianej drogi w projekcie Studium, biorąc pod uwagę fakt, że niebawem w pobliżu będzie przechodzić droga ekspresowa S14, a celem Studium jest redukcja sieci drogowej.

Pan Robert Warsza poinformował, iż planowana droga Kaczeńcowa ze względu na to, że przebiega w głównej mierze po terenach otwartych i przylega do terenu dawnego poligonu wojskowego Brus, jest odbierana przez mieszkańców w różnorodny sposób. Jej proponowany przebieg przez tereny niebudowlane spowodował zaniepokojenie, czy przyszła realizacja nie będzie skutkowałą nadmierną urbanizacją obszarów sąsiednich. Pan Robert Warsza zaznaczył, że ciągów północ-południe jest w Łodzi bardzo mało oraz, że obecna ulica Krakowska zasadniczo jest już przepełniona. Podstawowym celem realizacji ulicy Kaczeńcovej jest połączenie dwóch dużych skupisk mieszkaniowych – Teofilowa i Retkini, bez dodatkowego obciążania obecnego układu drogowego m.in. alei Włókniarzy i ulicy Krakowskiej. Będzie ona układem wspomagającym, trzecim układem równoległym. Podkreślił jednak, że Miejska Pracownia Urbanistyczna ma również na uwadze obiekty związane z niechcianą urbanizacją i konsekwencjami związanymi z realizacją tej drogi.

7. Pan [REDAKTOWANE] na początku odniósł się do proponowanej obwodnicy Nowosolnej przy ulicy Pomorskiej w Łodzi. Zaznaczył, że jej proponowany przebieg na odcinku od ulicy Pomorskiej do ulicy Iglastej,

zlokalizowany jest blisko terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Zapytał czy byłaby możliwość zmiany przebiegu obwodnicy na tym odcinku i zlokalizowanie wspomnianego fragmentu drogi na terenie zamkniętych kopalni piasku. Następnie Pan [REDAKTOWANO] zadał drugie pytanie, czy będzie realizowany dworzec Łódź-Obywatelska, inaczej zwany dworcem Łódź-Nowe Sady.

Pan Robert Warsza na pytanie dotyczące możliwości zmiany przebiegu obwodnicy Nowosolnej, odpowiedział, że nie jest możliwa jej korekta.

Pan Krzysztof Gnidziński – Kierownik Zespołu Komunikacji i Inżynierii w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Łodzi na drugie z zadanych pytań odpowiedział, że przystanek Łódź-Sady jest planowany i przewidziany do realizacji.

8. **Pan [REDAKTOWANO]** dopytał, czy jeżeli nie pojawiłaby się koncepcja na korektę obwodnicy Nowosolnej, to czy zmieniałoby to stosunek miasta do powstawania na tym terenie centrów logistycznych.

Pan Robert Warsza odpowiedział, iż nie ma możliwości obsługi ewentualnych centrów logistycznych poprzez zjazdy z obwodnicy Nowosolnej. Rada Osiedla na wcześniejszym etapie procedury planu miejscowego wyraziła zdanie, że obwodnica Nowosolnej ma za dużo skrzyżowań i zjazdów, wyraziła obawę, że ludzie zamiast wybierać jazdę obwodnicą Nowosolnej, będą ponownie przejeżdżać przez środek Nowosolnej, gdy okaże się, że dzięki mniejszej ilości skrzyżowań, droga jest krótsza. **Pan Robert Warsza** zauważył, że jest to bardzo cenny głos w dyskusji, pokazujący rozbieżność zdań. Z jednej strony pojawia się chęć zlokalizowania strefy przemysłowej, która wiązałaby się ze zjazdami z ulicy Brzezińskiej oraz dróg osiedlowych otoczonych zabudową mieszkaniową, a z drugiej – chęć budowy obwodnicy, która zapewni szybki przejazd przez Nowosolną.

9. **Pani [REDAKTOWANO]** dopytała, nawiązując do pytania **Pani [REDAKTOWANO]** czy w związku z realizacją ulicy Nowotargowej planowane jest przejście dla pieszych przez aleję Piłsudskiego. Następnie zabierająca głos zauważyła, że na prezentacji pokazana była mapa planowanego ruchu rowerowego, na której mimo długiej perspektywy jaka została przyjęta dla projektu Studium, nie planuje się drogi rowerowej wzdłuż ulicy Wyszyńskiego. Dodatkowo zabierająca głos wyjaśniła, że obecnie znajdują się tam stacje Łódzkiego Roweru Publicznego, przy czym jedna z nich jest

dość oddalona – znajduje się przy Armii Krajowej. Dodała, że aby dotrzeć do centrum, trzeba jechać okrężną drogą, gdyż ulica Wyszyńskiego jest nieprzystosowana dla ruchu rowerowego. Pani [REDAKTURA] chciałaby wiedzieć dlaczego, jak wynika z zaprezentowanej mapy, nie została zaplanowana żadna ścieżka rowerowa wzdłuż ulicy Wyszyńskiego.

Pan Robert Warsza odpowiedział, że mapa zamieszczona w projekcie Studium jest wynikiem otrzymanych od Zarządu Dróg i Transportu materiałów. Pan Robert Warsza podkreślił, że pomimo gotowych dokumentów z zakresu polityki rowerowej, liczy na aktywne uczestnictwo środowisk rowerowych w konsultowaniu projektu Studium. Zauważył, że zaplanowane do 2030 roku inwestycje priorytetowe powinny uwzględniać także rozwój tego środka komunikacji. Pan Robert Warsza wyraził nadzieję, że odnośnie omawianego tematu wpłyną liczne uwagi do projektu Studium oraz, że pojawi się on na dyskusji z Radą Miejską. Dodał, że w listopadzie tego roku planowane jest przeprowadzenie kilku spotkań z Radnymi Rady Miejskiej, aby umożliwić poddanie wszelkich tematów szerokiej dyskusji. Pan Robert Warsza ponownie podkreślił, że liczy na aktywność środowisk rowerowych w kwestii zaproponowania priorytetów komunikacyjnych lub korekt związanych z zaplanowaną obecnie siecią rowerową.

10. Pan [REDAKTURA] zapytał o proponowaną w projekcie Studium trasę Konstytucyjną oraz o rozwiązania komunikacyjne w obszarze między ulicami: Śląską, Tomaszowską, Kolumny i Nowokonstytucyjną.
11. Pan [REDAKTURA] zapytał o rozbudowę ulicy Kurczaki na odcinku od ulicy Rzgowskiej do ulicy Tomaszowskiej. Zapytał jaka jest zasadność i celowość omawianej propozycji. Zauważył, że obecnie ulica Kurczaki jest wąska, jednopasmowa, z bezpośrednio do niej przylegającym przedszkolem i szkołą. Dodatkowo bloki mieszkalne odsunięte są od ulicy o około 10 do 15 m. Kolejne pytanie dotyczyło trasy Konstytucyjnej. Pan [REDAKTURA] poprosił o wyjaśnienie proponowanego przebiegu drogi. Przypomniał, że Radni przegłosowali plan powstania tej trasy, odrzucając go, a mimo to przebieg wspomnianej drogi ponownie pojawia się w Studium.

Pan Robert Warsza odpowiadając na pytanie dotyczące trasy Konstytucyjnej, wyjaśnił że wrysowany przebieg ulicy posiada różnorodny charakter na poszczególnych odcinkach. Poinformował, że z perspektywy analiz Miejskiej Pracowni Urbanistycznej nie należy rezygnować z tego

połączenia. Wyjaśnił, że jest to długi ciąg komunikacyjny posiadający dopasowany do konkretnego odcinka przekrój. Przebiega on przez całe miasto z północy na południe. Dodał, że trasę drogi można podzielić na kilka odcinków, które są mniej lub bardziej potrzebne miastu, a także wskazać jaką powinny mieć perspektywę realizacji. Pierwszy fragment ulicy Konstytucyjnej, znajdujący się w centrum miasta, biegnie od alei Piłsudskiego do ulicy Pomorskiej i łączy się z tzw. dawną ulicą Nowotargową – teraz aleją Grohmanów. Zapewnia on dojazd do Nowego Centrum Łodzi. Jak zauważa Pan Robert Warsza pewnego rodzaju kontrowersje budzi odcinek, który po minięciu alei Grohmanów natrafia na dwa parki – Park Baden Powella i Park 3 Maja. Wyjaśnia, że omawiany odcinek być może trzeba będzie wykonać przy zastosowaniu działań niestandardowych i drogich, ponieważ istotne jest zapewnienie dalszego połączenia funkcjonalnego wspomnianych parków. Pan Robert Warsza dodał, że elementem sprzyjającym tej inwestycji jest miejsce skrzyżowania ulicy Nowokonstytucyjnej z aleją Grohmanów, które zlokalizowane jest w niecce i jednocześnie natrafia na skarpe. Wyjaśnił, że dzięki temu teren nie wymaga dodatkowego zagłębienia w celu uzyskania rozwiązania zapewniające zarówno ciągłość drogi, przejazdu jak i połączenia parków. Omawiany fragment drogi wydaje się niezbędny, biorąc pod uwagę inwestycje Nowego Centrum Łodzi oraz Expo. Pan Robert Warsza zauważył, że jeden z odcinków umożliwi dojazd z ulicy Pomorskiej do węzła Brzeziny, a drugi – dojazd do Nowego Centrum Łodzi od Autostrady A1 poprzez ulicę Rokicińską i aleję Piłsudskiego. Dodatkowo zaznacza, że jeżeli do omawianego obszaru Nowego Centrum Łodzi dojazd zapewni jedynie skrzyżowanie „Marszałków” oraz ciąg Rondo Solidarności -Uniwersytecka, to nie nastąpi poprawa i rozwiązanie problemów komunikacyjnych w tym rejonie miasta. Wspomniany fragment trasy Konstytucyjnej został jako jedyny wskazany do priorytetowej realizacji – powinien zostać zrealizowany w pierwszym etapie, czyli do 2030 roku. Jest to inwestycja pod względem funkcjonowania miasta strategiczna.

Pan Robert Warsza poinformował, że następnym odcinkiem ulicy Konstytucyjnej jest jej północny fragment, którego celem jest „rozładowanie” ruchu na Rondzie Solidarności. Posłuży on jednocześnie obsłudze kampusów akademickich oraz przyczyni się do rozwoju struktury terenów naukowo-dydaktycznych.

Kolejnym fragmentem, który Pan Robert Warsza omówił, jest ulica Konstytucyjna na odcinku od alei Piłsudskiego do ulicy Przybyszewskiego. Podkreślił, że jest to fragment trasy Konstytucyjnej przewidziany do realizacji w drugim etapie. Funkcjonowanie tej ulicy umożliwiłoby na stosunkowo gęsto zabudowanym obszarze polepszenie ruchu. Zaznaczył,

że obecnie można zauważyć intensywny rozwój przemysłowego terenu dawnej ANILANY, gdzie powstaje nowa zabudowa. Dlatego istotne jest aby nowe inwestycje nie obciążały dodatkowo obecnego układu miejskiego.

Następnie Pan Robert Warsza zaprezentował trzeci odcinek, na którym ulica Konstytucyjna ma proponowany przekrój 1x2 z dużym pasem zieleni. Pan Robert Warsza podkreślił, że fragment ten przebiegający po krawędzi osiedla Chojny, a następnie przecinający linię kolejową, na mapie w projekcie Studium został zaznaczony z uwzględnieniem pasa zieleni. Dodał, że ulica powinna być wykonana w przekroju co najmniej 1x2. Ulica ta nie została wskazana do realizacji w perspektywie do 2030 roku.

Pan Robert Warsza odpowiadając na pytanie dotyczące przedłużenia ulicy Kurczaki, wyjaśnił, że wspomniany fragment drogi nie jest widoczny na mapie projektu Studium, ponieważ Studium pokazuje jedynie drogi klasy zbiorczej i wyższej. Dodał, że dla omawianego obszaru sporządzane są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego i w prowadzonych konsultacjach mieszkańcy podważają wyznaczenie w tym terenie funkcji przemysłowej zlokalizowanej przy zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej. Natomiast zazaczył, że obecnie funkcjonują już dwa zakłady przemysłowe stanowiące podstawowy problem dla okolicy. Pan Robert Warsza zauważył, że projektowane jest również przedłużenie ulicy Jędrzejowskiej, którego celem będzie zasilenie wyznaczonej strefy przemysłowej. Dodał, że w chwili obecnej na wspomnianym obszarze, buduje się duże przedsięwzięcie dla fabryki Bosch. Nadmienił, że w tej chwili najprawdopodobniej ulica Jędrzejowska jest zamknięta, ponieważ budowana jest bocznica kolejowa. Dodał, że działania związane z budową układu drogowego będą realizowane prawdopodobnie w przyszłym roku. Pan Robert Warsza wyjaśnił, że realizacja przedłużenia ulicy Jędrzejowskiej, łączącej się z ulicą Kurczaki jest potrzebna, aby zapewnić dojazd do zakładów przemysłowych. Realizacja tego połączenia ma wyeliminować ruch tranzytowy z ulicy Kurczaki. Proponowany w projekcie Studium kierunek dojazdu to przejazd ulicą Jędrzejowską, a następnie drogą w kierunku trzeciego etapu Łodzi-Górnej i dalej do autostrady A1. Należy również wykorzystać ulicę Jędrzejowską jako oś rozwijającej się strefy przemysłowej, gdyż teren ten bardzo aktywnie się rozwija.

12. Pani ██████████ zadała pytanie o drogę łączącą ulice Brzezińską i Pomorską, czyli o ulicę Listopadową w dzielnicy Stoki. Wyraziła zdanie, że mieszkańców niepokoi przebieg zaproponowanej drogi. Zabierająca głos zauważyła, że ulica ta rzeczywiście ma możliwość połączenia dwóch

wspomnianych ulic. Zdaniem Pani [REDACTED] jest to jednak pomysł sprzed kilkudziesięciu lat, kiedy miejsce to było niedoinwestowane, bez utwardzonych dróg, kanalizacji i wodociągów. Dodała, że w międzyczasie powstały tam liczne domy i ogromne osiedle domów jednorodzinnych. Przywołała zaproponowany w projekcie Studium przebieg połączenia tych dróg, który przebiegałby ulicą Listopadową, a następnie wzdłuż ulicy Hyrnej, aż do ulicy Arniki i dalej najprawdopodobniej do ulicy Kosodrzewiny, aby ostatecznie połączyć się z ulicą Rokicińską. Pani [REDACTED] poinformowała, że okoliczni mieszkańcy negatywnie oceniają zaproponowany przebieg. Wyjaśniła, że tereny po których ma wspomniana droga przechodzić nie są obecnie obrzeżami dzielnicy, a stanowią jej centrum. Podkreśliła, że przeprowadzenie tak ogromnej drogi i skierowanie ruchu w osiedle jest według mieszkańców tej dzielnicy złym pomysłem. Pani [REDACTED] powiedziała, że mimo przytoczonych argumentów ma świadomość że droga ta będzie służyć również innym mieszkańcom Łodzi. Przytoczyła, iż podobna sytuacja ma miejsce w Nowosolnej, gdzie droga przecina centrum spokojnego obszaru. Pani [REDACTED] zadała pytanie, czy jest możliwa korekta przebiegu projektowanej ulicy Listopadowej. Zaproponowała przesunięcie jej przebiegu na ulicę Arniki, prostopadle do ulicy Brzezińskiej. Dodała, że są tam obecnie same pola, a zabudowa jest rozproszona. Poinformowała, że propozycja ta nie byłaby inwazyjna. Ponownie dopytała, czy byłaby szansa zmiany przebiegu połączenia, bez kolizji dla obecnych mieszkańców. Pani [REDACTED] dodała, iż objazd przez ulicę Hyrną na południe jest stosunkowo oddalony i mieszkańcy boją się, że kierowcy chcąc jechać w kierunku centrum, będą wybierali krótszą trasę przez drogi lokalne, skręcając np. w ulicę Dębowskiego, czy ulicę Kasprowy Wierch. Wyjaśniła, że wspomniane skrzyżowanie Hyrna-Listopadowa uzyska prawie status obwodnicy Nowosolnej, a cały ruch w kierunku centrum będzie wjeżdżał prosto w osiedle. Dodatkowo zauważyła, że dokładnie w linii drogi znajduje się szkoła i park, gdzie przebywają dzieci. Pani [REDACTED] podkreśliła, że mieszkańcy obawiają się że ruch rozprzestrzeni się na całą dzielnicę, ponieważ obecnie już tak się dzieje.

Pan Robert Warsza na pytanie o ulicę Listopadową, wspomniał że zagadnienie to było poruszane także dnia poprzedniego (6 września) na dyskusji poświęconej strukturze funkcjonalno-przestrzennej w Studium. Dotyczyło głównie lokalizacji osiedli wielorodzinnych wewnątrz obszarów o zabudowie jednorodzinnej. Wyjaśnił, że omawiane tereny uzyskały przeznaczenie pod oba rodzaje zabudowy, ponieważ obecnie już są tam zlokalizowane osiedla wielorodzinne. Wyjaśnił, że przy pracach nad

Studium z 2010 roku była duża presja, aby grunty te przeznaczyć pod zabudowę wielorodzinną. Dodał, że przychodziły do Pracowni osoby zaniepokojone informacjami, że miasto chce się wycofać z przeznaczania omawianych terenów pod zabudowę wielorodzinną i oświadczały, że będą protestować przeciwko takim zmianom. Pan Robert Warsza zauważył, że istnieją dwa sprzeczne spojrzenia na zagospodarowanie tego fragmentu miasta.

Pan Robert Warsza odpowiedział, iż przebieg ulicy Listopadowej jest trudnym tematem. Wyjaśnił, że w czasie, gdy kończyła się procedura tworzenia dla tego obszaru miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, powstało osiedle wielorodzinne. Dodał, że deweloper tworząc tę inwestycję nie informował mieszkańców, że ulica Listopadowa powstanie. Pan Robert Warsza wyjaśnił, że obecnie miasta zostało postawione w sytuacji, w której ulica została zaprojektowana w planie, a mieszkańcy protestują, ponieważ zostali oszukani przez dewelopera. Konsekwencją tych działań jest szukanie alternatywnego przebiegu ulicy Listopadowej, ponieważ konieczne jest skomunikowanie tych terenów. Zaznaczył, że Miejska Pracownia Urbanistyczna jest otwarta na poszukiwanie satysfakcjonujących rozwiązań. Pan Robert Warsza wyjaśnił, że zaproponowany w projekcie Studium układ przebiegu ulicy Listopadowej, wynika z wybudowania wspomnianych osiedli i stanowi propozycję szukania drogi zastępczej. Pan Robert Warsza zachęcił do składania szczegółowych uwag.

13. Pani ██████████ **Stowarzyszenie „Czyste Chojny”** zabrała głos w sprawie przedłużenia ulicy Jędrzejowskiej do ulicy Kurczaki. Stwierdziła, że poprzez zaprojektowane przedłużenie tworzona jest alternatywa komunikacyjna dla ulicy Kolumny i dla ulicy Śląskiej, która poprowadzi ruch przez środek osiedla zabudowy jednorodzinnej. Zdaniem zabierającej głos, zostanie wygenerowany doskonały skrót pomiędzy ulicą Rzgowską a ulicą Tomaszowską, czy ulicą Ofiar Terroryzmu. Będą tą ulicą jeździć nie tylko samochody ciężarowe, ale również nasili się ruch samochodów osobowych. Pani ██████████ zauważyła, że ulica Kurczaki obecnie jest bardzo wąska i nie ma możliwości alby minęły się dwa samochody ciężarowe. Dodatkowo poinformowała, że po obydwu stronach ulicy Kurczaki zlokalizowane są przedszkola, szkoły i poruszają się tamtędy dzieci. Pani ██████████ zapytała, w jaki sposób Miejska Pracownia Urbanistyczna wyobraża sobie zwiększenie ruchu na tej ulicy.

Pan Robert Warsza poinformował, że zdaniem Miejskiej Pracowni Urbanistycznej proponowane rozwiązanie zapewni doprowadzenie ruchu

samochodowego do obecnych i przyszłych terenów przemysłowych przeciwko którym część mieszkańców protestuje. Wyjaśnił, że propozycja wydłużenia ulicy Jędrzejowskiej tworzy systemem komunikacyjny terenu, zasilany z dwóch stron z autostrady. Dodał, że zaproponowany przebieg ma zapewnić dojazd do wskazanych terenów przemysłowych z ulicy Jędrzejowskiej, natomiast wykluczyć przejazd ruchu tranzytowego ulicą Kurczaki. Pan Robert Warsza ponownie zachęcił do składania szczegółowych uwag, jeżeli mieszkańcy nie zgadzają się z zaproponowanym przebiegiem ulic.

14. Pan [REDACTED] zauważył, że projekt Studium planuje zmniejszenie długości projektowanych dróg mniej więcej o 90 km względem Studium z 2010 roku. Dodał, że jego zdaniem propozycja zgadza się z obecnymi trendami, tzn. zmniejszeniem liczby ludności i procesem starzenia się społeczeństwa. Stwierdził, że w perspektywie obowiązywania tego Studium społeczeństwo będzie znacznie starsze, w związku z tym będzie to społeczeństwo o mniejszej ruchliwości. Zaznaczył, że równocześnie zaproponowana została, odległa w czasie, rozbudowa sieci kolejowej. Pan [REDACTED] zadał pytanie, na jakich przesłankach założono, że tego typu rozbudowa zwróci się finansowo i że na nowych liniach będą pasażerowie.
15. Pan [REDACTED] „Stowarzyszenie Nowa Łódź” zapytał, jakie są przyjęte rozwiązania kolejowe w projektowanym Studium. Podkreślił, że miasto Łódź posiada dobre opracowania kolejowe m.in. koncepcję autorstwa Pana prof. Jacka Wesołowskiego. Natomiast proponowane w projekcie Studium rozwiązania, zdaniem zabierającego głos, wyraźnie odbiegają od koncepcji, które wcześniej były poddawane dyskusjom. Wyjaśnił, że w wielu miejscach brakuje wyznaczonych przystanków. Pan [REDACTED] poinformował, że zapoznał się z projektem miasta Lipsk, dotyczącym przygotowań do budowy tunelu średnicowego oraz zauważył, że budowa wspomnianego tunelu znacznie wpłynęła na reorganizację całego układu komunikacyjnego miasta i kwestie wyznaczenia węzłów przesiadkowych. Pan [REDACTED] zwrócił uwagę, że w projekcie Studium pojawia się koncepcja węzła przesiadkowego „Legionów”, gdzie planuje się parking Park&Ride, natomiast nie ma w projekcie Studium próby wyznaczenia dodatkowo przystanku kolejowego. Zdaniem zabierającego głos, kolej mogłaby w strefie centralnej pełnić rolę metra i odbierać kierowców z ruchu obwodowego. Dodatkowo zaznaczył, że w wielu miejscach brakuje przystanków, tak by kolej mogła pełnić funkcję nie tylko kolei regionalnej,

jak to jest obecnie, ale także kolei metropolitalnej, czy aglomeracyjnej. Wyjaśnił, że w projekcie Studium planuje się przedłużenie lotniska, które obecnie nie ma potencjału do generowania dużych potoków ruchu. Natomiast wskazał, że pomiędzy stacją „Retkińska”, a Dworcem Łódź Kaliska, nie planuje się żadnego dodatkowego przystanku. Pan [REDAKTOR] zauważył, że obecnie powszechną praktyką jest dogęszczanie sieci przystanków kolejowych przy okazji budowy tunelu średnicowego. Pan [REDAKTOR] wyraził zdanie, że PKP, PLK, czy też inne podmioty kolejowe o znaczeniu krajowym, nie będą zabiegały o transportowe interesy Łodzi, dlatego Miejska Pracownia Urbanistyczna jest jednym z podmiotów, które powinny wykonywać analizy dotyczące rozwoju kolei o znaczeniu miejskim, czy też metropolitalnym, a nie zdawać się na działanie podmiotów o znaczeniu krajowym, czy regionalnym.

Pan Robert Warsza poinformował, że w projekcie Studium zaproponowano budowę jedynie dwóch nowych bocznic kolejowych, aby w przypadku, gdy nie będzie ich chciało zrealizować państwo lub PKP, miasto podjęło próbę wykonania i sfinansowania inwestycji samodzielnie. Wyjaśnił, że realizacja jedynie dwóch nowych, niedużych bocznic, da duże korzyści i umożliwi jazdę po „ósemce kolejowej”. Zauważył, że pociągi jeżdżące po kolei obwodowej kursują rzadko i jeździ nimi mała liczba pasażerów. Pan Robert Warsza zaznaczył, że propozycja projektu Studium jest próbą wykorzystania już istniejącej infrastruktury. Doprecyzował, iż tunel średnicowy wykona państwo, a dobrą dla Łodzi inwestycją będzie stworzenie dwóch dodatkowych przystanków, których z perspektywy budowy linii przez PKP, mogłoby nie być. Przystanek na skrzyżowaniu przy ulicy Kościuszki oraz przy Manufakturze, dokładnie przy Ogrodach Karskiego, jest pomysłem miasta Łodzi. Pan Robert Warsza poinformował, że nie ma możliwości stworzenia większej liczby przystanków podziemnych. Dodał, że należy wziąć również pod uwagę stosunkowo dużą liczbę istniejących dworców. Zaznaczył, że gdyby potraktować zaproponowane połączenie kolejowe jako metro, przystanków mogłoby być znacznie więcej, natomiast wtedy trzeba się liczyć z tym, że miasto musiałoby sfinansować inwestycję. Dodatkowo przypomniał, że pomysł powstania metra zrodził się już w latach 70., kiedy Łódź była prężnie rozwijającym się ośrodkiem pod względem ekonomicznym, ale inwestycja ta ostatecznie jednak nie powstała.

Pan [REDAKTOR] dodał, że jego zdaniem wyznaczenie części przystanków nadziemnych byłoby znacznie tańsze od wyznaczonych w projekcie Studium łącznic. Wyjaśnił, że postawienie peronów na

istniejącym już nasypie i doprowadzenie do nich chodnika, nie jest dużą inwestycją. Zabierający głos dodatkowo zapytał, dlaczego na linii kolejowej nr 14 miasto nie próbuje zabezpieczyć swoich interesów w tworzeniu kolei metropolitalnej.

Pan Robert Warsza odpowiedział, że projekt Studium proponuje budowę dwóch łącznic kolejowych, ponieważ umożliwią one skomunikowanie zewnętrznych obszarów miasta z jego centrum. Dodał, że zorganizowanie większej ilości przystanków nie zapewni wzmożonego ruchu pasażerów. Wyjaśnił, że aby to osiągnąć konieczne jest zapewnienie dojazdu kolei do centrum Łodzi. Pan Robert Warsza podkreślił, iż w przypadku uchwalenia projektu Studium, nie należy przestawać pracować nad tym dokumentem. Zaznaczył, że jedną z wartościowych aktualizacji Studium mógłby być suplement, który w związku z realizacją tunelu średnicowego oraz proponowanych łącznic, wprowadziłby strategię aktywizacji terenów przylegających do kolei obwodowej. Wyjaśnił, że bez wprowadzenia nowych łącznic, rozwijanie obszarów sąsiednich wprowadza niepotrzebną konkurencję dla obszarów o lepszym dostępie do infrastruktury miejskiej i terenów zlokalizowanych bliżej odbiorców.

16. Pan [REDAKTOWANE] zadał pytanie dotyczące projektowanej trasy Śląskiej na odcinku przy ulicy Przedborskiej, za przejazdem kolejowym. Wyjaśnił, że projektuje się tam zarówno przebieg ulicy Śląskiej jak i nową łącznicę kolejową. Pan [REDAKTOWANE] poinformował, że w sprawie projektowanego przebiegu trasy kolejowej kontaktował się z centralą PKP i otrzymał odpowiedź, że propozycja tego połączenia jest nieaktualna. Zadał pytanie w związku z otrzymanymi informacjami, czemu wspomniane połączenie kolejowe nadal jest pokazywane w projekcie Studium oraz dlaczego projektowany odcinek trasy Śląskiej nie przylega do torów. Dodatkowo zabierający głos wyjaśnił, że w momencie starania się o uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, nie było żadnej informacji odnośnie projektowanej trasy. Dodał, że obecnie na omawianym terenie powstaje znaczna ilość zabudowy. Zapytał, jak Miejska Pracownia Urbanistyczna planuje zrealizować przebieg drogi, w związku z ciągle budującymi się domami oraz faktem, iż przy ulicy Śląskiej ma powstać osiedle mieszkaniowe. Dopytał, czy domy, które tu powstają, będą za kilka lat burzone.

Pan Robert Warsza zaznaczył, że propozycja przebiegu ulicy Śląskiej jest problematyczną inwestycją i dla tego obszaru miasta trudno będzie

wypracować wariant satysfakcjonujący wszystkie strony. Poinformował, że Miejska Pracownia Urbanistyczna pracowała nad fragmentem przebiegu ulicy Śląskiej przy okazji opracowywania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru dawnego zakładu Fakora. Zaznaczył, że na wysokości terenu dawnej fabryki udało się wypracować przebieg, który nie wchodził w kolizję z istniejącą zabudową. Dodatkowo PKP wyraziło zgodę na poprowadzenie drogi na części terenów do nich należących. Wyjaśnił, że problem pojawia się w miejscu, gdzie proponowany przebieg natrafia na nowe osiedle mieszkaniowe przylegające do torów. Następnym utrudnieniem jest przejście projektowanej ulicy przez linię kolejową. Pan Robert Warsza poinformował, że Miejska Pracownia Urbanistyczna rozumie pojawiające się obawy i w toku prac postara się wypracować satysfakcjonujące rozwiązanie, jednak zaznacza, że może to być trudne do osiągnięcia.

Pan [REDACTED] dodał, że pojawiały się dwa warianty przebiegu ulicy Śląskiej. Wyjaśnił, że wcześniejsza propozycja zakładała przebieg trasy od ulicy Puszkina, gdzie zostawiony był pusty teren, i biegła w kierunku ulicy Tomaszowskiej. Pan [REDACTED] zapytał, czy obecnie zakłada się jedynie wariant zaprezentowany w projekcie Studium, który przylega do torów kolejowych. Zabierający głos, chciałby również wiedzieć co będzie się działo w przypadku, gdy planowana droga wchodzi w granicę działki – czy istniejące domy będą burzone? Następnie Pan [REDACTED] nawiązał do projektowanej linii kolejowej i powtórzył, że PKP poinformowało, iż nie planuje realizacji tego połączenia, a projekt Studium prezentuje je nadal na mapach. Zabierający głos, dodał również, iż jego sąsiad przy okazji realizacji budowy domu, uzyskał informację, że PKP nie będzie tego połączenia wykonywać.

Pan Robert Warsza powiedział, że projekt Studium przed wyłożeniem do publicznego wglądu został uzgodniony z wszystkimi instytucjami zewnętrznymi.

Pan Krzysztof Gnidziński dodał, że w otrzymanych do projektu Studium materiałach od PKP, wymieniane połączenie wskazane było do uwzględnienia. Poinformował, że zasugerowano także działki po których ma wspomniana łącznica przebiegać. Miejska Pracownia Urbanistyczna jest zobowiązana, zgodnie z otrzymanym materiałem, uwzględnić tę łącznicę w projekcie Studium.

Pan [REDACTED] dopytał jak wygląda realizacja omawianej inwestycji, czy PKP będzie odkupywać tereny, po których łącznica ma zostać poprowadzona? Czy w przypadku braku zgody na sprzedaż działki, PKP ma prawo wywłaszczenia właścicieli?

Pan Robert Warsza poinformował, że inwestycja budowy kolei związana jest z celami publicznymi i specustawami, które w przypadku budowy dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych, takich jak linie kolejowe, czy autostrady, pozwalają na zapłacenie odszkodowania bez uzyskania zgody właściciela na sprzedaż działki. Pan Robert Warsza zaproponował zgłaszanie omawianego problemu w uwagach do projektu Studium. Zauważył, że ulica Śląska nie znalazła się we wskazanych strategicznych priorytetach inwestycyjnych do 2030 roku.

17. **Pan** [REDACTED] nawiązał ponownie do ulicy Liściastej. Zapytał, w jakim czasie planowany jest do realizacji odcinek ulicy Liściastej od alei Włókniarzy w kierunku ulicy Szczecińskiej. Zabierający głos wyjaśnił, że otrzymał informacje, iż jest on planowany dopiero po 2030 roku. Poinformował, że jego nieruchomość objęta jest obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, który działkę częściowo przeznacza pod tereny lasów komunalnych i częściowo pod poszerzenie ulicy Liściastej przechodzące przez połowę istniejącego domu. Pan [REDACTED] dodał również, że z otrzymanych z Zarządu Dróg i Transportu informacji wynika, iż realizacja ulicy Liściastej przebiegać miała w tym samym czasie co realizacja obwodnicy Zgierza. Dodatkowo poinformował, iż wspomniane dwie inwestycje miały być tworzone jednocześnie i w chwili obecnej powinna być rozpoczęta ich realizacja. Natomiast z informacji podanych na dyskusji publicznej, wynika, że inwestycja ta nie rozpocznie się w najbliższym czasie.

Pan Robert Warsza zaznaczył, że sprawę realizacji ulicy Liściastej należy wiązać z budową dojazdu do drogi ekspresowej S14. Wyjaśnił, że przed budową ulicy Liściastej i dojazdu do S14, musi zostać podjęta decyzja, w którym miejscu zlokalizowane zostaną węzły drogi ekspresowej. Dodał, że priorytetem w zakresie systemu komunikacyjnego Łodzi jest m.in. połączenie alei Włókniarzy z projektowaną drogą S14. Natomiast sama ulica Liściasta, według wiedzy Pana Roberta Warszy, nie została ujęta w Wieloletniej Prognozie Finansowej, czyli dokumencie, który jest wiążący dla miasta i pokazuje horyzont czasowy realizacji dróg. Wyjaśnił, że wyznaczone w projekcie Studium priorytety nie są obligatoryjne, dopiero wpisanie inwestycji do Wieloletniej Prognozy

Finansowej gwarantuje jej powstanie. Dodał, że dokument Studium powinien wskazywać perspektywy strategiczne oraz priorytety inwestycyjne, a na jego podstawie mogłyby być dokonywane wpisy do Wieloletniej Prognozy Finansowej. Pan Robert Warsza wyraził nadzieję, że wykonane do projektu Studium opracowania dotyczące priorytetów inwestycyjnych, znajdą odzwierciedlenie we wspomnianym dokumencie.

18. Pan [REDAKTOWANE] „Stowarzyszenie Nowa Łódź” Kongres Ruchów Miejskich wyraził zdanie, że miasto za pomocą dokumentu Studium, powinno zapewnić wykorzystanie potencjału kolei aglomeracyjnej. Zaznaczył, że środkiem do osiągnięcia tego celu będzie stworzenie większej ilości przystanków, tak aby powstała kolej aglomeracyjna, a nie regionalna. Dodał, że należy jak najlepiej wykorzystać istniejący potencjał. Jako przykład Pan [REDAKTOWANE] podał dzielnicę Retkinia, gdzie projekt Studium wskazuje tylko jeden nowoprojektowany przystanek kolejowy. Zdaniem zabierającego głos należy wskazać na tym terenie około trzech lub czterech przystanków do realizacji. Zaznaczył, że podobne rozwiązania były stosowane w mieście Lipsk. Dodatkowo Pan [REDAKTOWANE] zwrócił uwagę na opracowania komunikacyjne Pana prof. Jacka Wesołowskiego. Zabierający głos zaproponował uwzględnienie większej liczby przystanków i, odwołując się do wypowiedzi Pana [REDAKTOWANE], postulował o wykorzystanie potencjału kolei aglomeracyjnej.

Pan Robert Warsza odpowiedział, że jego zdaniem, kolej regionalna działa dość dobrze. Wyjaśnił, że nie działa natomiast połączenie kolei regionalnej z centrum miasta. Dodał, że obserwując obsługę dojazdu do Łodzi z gmin ościennych i połączenia odległych osiedli z miastem, można stwierdzić, że połączenia te są dobrze obsługiwane. Podkreślił, że występuje problem doprowadzenia ruchu kolejowego do centrum Łodzi, gdzie jest największa liczba użytkowników. Pan Robert Warsza zaznaczył, że Miejska Pracownia Urbanistyczna, jako główne założenie dotyczące transportu kolejowego, przyjęła wprowadzenie kolei regionalnej do środka regionu – środka miasta.

19. Pan [REDAKTOWANE] odniósł się do wcześniej poruszanych w dyskusji kwestii rowerowych i zaprezentowanej mapy rowerowej. Zauważył, że znajduje się ona w części „uwarunkowań” Studium, natomiast w części „kierunki” polityka rowerowa potraktowana jest jedynie tekstowo. Zdaniem zabierającego głos, sytuacja ta nie daje pola do dyskusji na temat przyszłej sieci rowerowej. Jak podkreśla Pan [REDAKTOWANE], temat

polityki rowerowej jest istotny, również z uwagi na podpisaną Kartę Brukselską, która zobowiązuje miasto do pewnych działań. Dodał również, że ruch rowerowy w znacznym stopniu się rozwija. Pan [REDAKTOR] zasugerował, że w związku z podanymi argumentami, warto takie opracowanie rowerowe uwzględnić w części „kierunki” Studium.

Pan Robert Warsza na początku podziękował za cenną uwagę i odpowiedział, że wspomniana mapa wskazuje przyszły kierunek rozwoju systemu rowerowego, dlatego może być umieszczona we wspomnianej części „kierunków” Studium. Jednocześnie Pan Robert Warsza powiedział, że liczy na aktywność środowisk rowerowych, które wskażą w składanych uwagach do projektu Studium jakie powinny być priorytety komunikacyjne, aby równoważyć potrzeby różnych użytkowników miasta.

20. Pan [REDAKTOR] zgłosił pierwszą uwagę dotyczącą ulicy Jędrzejowskiej i ulicy Kurczaki. Wyraził zdanie, że chcąc zapewnić dojazd do obszaru przemysłowego zlokalizowanego przy ulicy Przyjacielskiej, wystarczy połączyć odcinek ulicy Jędrzejowskiej między ulicą Tomaszowską a ulicą Przyjacielską. Zdaniem zabierającego głos, połączenie to zapewni dojazd do obszarów przemysłowych, ale nie spowoduje wprowadzenia ruchu tranzytowego do osiedla mieszkaniowego. Dodał również, że ulica Kurczaki pozostanie w niezmienionym kształcie, a dojazd do strefy przemysłowej zlokalizowanej między ulicą Przyjacielską a ulicą Tomaszowską, zostanie zapewniony ulicami: Przyjacielską, która w projekcie Studium wpisana jest jako planowana do rozbudowy i ulicą Jędrzejowską. Wyjaśnił, że przy takiej propozycji ulica Jędrzejowska zostanie poszerzona na odcinku od ulicy Tomaszowskiej do ulicy Przyjacielskiej. Druga uwaga Pana [REDAKTOR] dotyczyła projektowanej trasy Konstytucyjnej. Zapytał, czy ze względu na wskazanie południowego odcinka drogi Konstytucyjnej – od ulicy Przybyszewskiego w kierunku południowym – jako trzeciego etapu priorytetów, możliwa jest całkowita rezygnacja z tego przebiegu. Zabierający głos, proponuje wykonanie trasy Konstytucyjnej od ulicy Dąbrowskiego w kierunku północnym.

Pan Robert Warsza w kwestii ulicy Kurczaki poinformował, że w wyniku prowadzonych rozmów dotyczących jej udrożnienia, okazało się, że propozycja ta jest przez część osób odbierana pozytywnie. Wyjaśnił, że pojawiały się pomysły, aby zrezygnować z wyznaczonych terenów przemysłowych, ale również aby udrożnić wspomnianą ulicę. Pan Robert Warsza powiedział, że przypuszcza, iż w trakcie przyszłych rozmów

z Radą Miejską, pojawi się cały panel poświęcony problemowi „Czystych Chojen”. Zachęcił ponownie do składania uwag, i nadmieniał, że najprawdopodobniej pokażą one różnorodność poglądów.

21. Pan [REDAKTOR] Radny Rady Miejskiej w Łodzi na początku wypowiedzi zaznaczył, że ubolewa, iż nie ma na dyskusji publicznej przedstawicieli Zarządu Dróg i Transportu oraz Zarządu Inwestycji Miejskich. Powiedział, że również jest zainteresowany ulicą Liściastą – połączeniem między aleją Włókniarzy a ulicą Szczecińską. Poinformował, że w zeszłym roku Radni Rady Miejskiej zabiegali o wpisanie do Budżetu Miasta kwoty na projekt przebudowy ulicy Liściastej. Z Zarządu Dróg i Transportu, a następnie z Zarządu Inwestycji Miejskich Radni Rady Miejskiej uzyskali informację, że projekt ten będzie zakończony w 2017 roku. Pan [REDAKTOR] dodał również, że w 2016 roku Komisja Transportu Rady Miejskiej jednogłośnie podjęła stanowisko, że w 2017 roku w momencie, gdy Radni Rady Miejskiej uzyskają informację, że projekt przebudowy ulicy Liściastej będzie skończony, będą zabiegać u Skarbnika Miasta o zarezerwowanie środków na jej budowę w Wieloletniej Prognozie Finansowej. Pan [REDAKTOR] poinformował, że wystąpi z zapytaniem w drodze interpelacji o termin realizacji przebudowy ulicy Liściastej.

22. Pani [REDAKTOR] zapytała czy ciąg ulic: Żeligowskiego-Łąkowa, na odcinku od ulicy Zielonej do alei Mickiewicza, jest planowany do poszerzenia.

Pan Krzysztof Gnidziński poinformował, że cały odcinek ulic: Żeligowskiego-Łąkowa powinien posiadać cztery pasy ruchu, czyli dwa pasy w jedną stronę i dwa w drugą. Zaznaczył, że nie uda się na tym fragmencie utworzyć pasa dzielącego, dlatego najprawdopodobniej będzie to jezdnia jednoprzestrzenna o szerokości od 12 do 14 m. Wyjaśnił, że oprócz wspomnianej propozycji, pojawia się jeszcze wariant tworzenia dwóch ulic jednokierunkowych. Dodał, iż nie zapadła jeszcze ostateczna decyzja w jakim kształcie droga ta będzie realizowana, natomiast projekty i koncepcje są obecnie tworzone.

Pani [REDAKTOR] zauważyła, że ulica Łąkowa obecnie jest drogą jednokierunkową na odcinku od ulicy Struga do ulicy Kopernika, i zapytała czy w nowych koncepcjach jest ona zaplanowana jako droga dwukierunkowa.

Pan Krzysztof Gnidziński poinformował, że jednym z wariantów jest stworzenie ulicy dwukierunkowej na całym odcinku ulic: Żeligowskiego-Łąkowa.

Pan Robert Warsza dodał, że Biuro Architekta Miasta podejmie próbę konsultacji społecznych szukania docelowego rozwiązania dla ulic: Żeligowskiego-Łąkowa. Dodał, że rozważane jest również stworzenie drogi o przekroju 1x3.

23. **Pani [REDACTED]** zapytała, czy ktoś z pracowników Miejskiej Pracowni Urbanistycznej był na odcinku ulicy Listopadowej, który jest projektowany jako droga główna. Zabierająca głos wyjaśniła, że ma na myśli nieasfaltowy fragment ulicy Liściastej, o szerokości około 8 m. Dodała, iż na wspomnianej ulicy jest w stanie przejechać tylko jeden samochód oraz wyraziła zdanie, że nie ma fizycznej możliwości poszerzenia drogi, gdyż są przy niej wybudowane domy mieszkalne. Pani [REDACTED] poinformowała, że jest właścicielką drogi wewnętrznej, po której aktualnie biegnie ulica Listopadowa i zauważyła, że gdyby jako właściciel drogi postanowiła np. posadzić na niej drzewo, to droga staje się nieprzejezdna. Zabierająca głos, zadała pytanie jakie są motywacje wskazania projektowanej drogi głównej w pasie ulicy o szerokości 8 m.

Pan Robert Warsza nawiązując do wcześniej udzielanych odpowiedzi na pytania o ulicę Listopadową, wyjaśnił, że zaproponowany w projekcie Studium przebieg ulicy Listopadowej wynika z poczynionych we wcześniejszych latach inwestycji mieszkaniowych. Dodatkowo zachęcił do składania uwag z propozycją zmiany jej przebiegu, co będzie podstawą do ponownych rozważań i próby rozwiązania zaistniałego problemu.

24. **Pan [REDACTED]** odniósł się do kwestii rozwoju tras tramwajowych. Zabierający głos poinformował, że w jego ocenie, proponowany rozwój sieci tramwajowej jest stosunkowo zachowawczy. Wyjaśnił, iż jego ocena nie odnosi się do proponowanych nowych tras prowadzących na nowe osiedla, dotyczy natomiast uzupełnienia obecnego układu tras tramwajowych, np.: w ulicy Kopcińskiego na odcinku od ulicy Narutowicza do Ronda Solidarności lub dalej do ulicy Wojska Polskiego; ulicy Czerwonej na odcinku od ulicy Piotrkowskiej do alei Politechniki oraz ulicy Wróblewskiego. Zadał pytanie, czy w projekcie Studium umieszczona została analiza rozwoju ilości nowych mieszkańców na obszarze Księżego Młyna oraz analizy dotyczące rozwoju Księżego Młyna i połączenia obszaru okolic Parku Źródlika, osiedla Loftów Scheiblera z terenami południowej części ulicy Piotrkowskiej i dalej w kierunku alei Politechniki.

Pan [REDACTED], podkreślił, iż posiadała wodno-fabryczne to trudny obszar ze względu na jego zabytkowy charakter, a także duże kwartały. Natomiast wyraził zdanie, że we wspomnianym obszarze Łodzi, proponowane zmiany są zbyt małe i nie sprawiają, że dostęp do tych terenów jest ułatwiony. Dodał, że obecnie widać stosunkowo duży rozwój infrastruktury kołowej i ruchu indywidualnego na tym obszarze, jednak nie ma inwestycji w transport zbiorowy, który odciążałby omawiany obszar. Poinformował, że prawdopodobnie do 2030 roku można się spodziewać na wspomnianym obszarze kolejnych inwestycji, m.in. deweloperskich, czy biurowych, które sprawią, że obszar ten będzie jeszcze trudniejszy do pokonania jakimkolwiek środkiem transportu. Zaznaczył, że obecnie występuje tam jedna, bądź dwie linie autobusowe, poruszające się z małą częstotliwością, co zdaniem Pana [REDACTED] nie jest wystarczające dla obsługi komunikacyjnej tego terenu. Kolejne zadane pytanie dotyczyło planowanego charakteru ulicy Kilińskiego na południe od alei Piłsudskiego, która w projekcie Studium jest połączona z ulicą Nowotargową.

25. Pan [REDACTED] „Stowarzyszenie Nowa Łódź” zadał pytanie jakie argumenty przemawiały za wyborem wskazanych w projekcie Studium tras tramwajowych. Szczegółowo zabierający głos dopytał o trasę biegnącą ulicą Retkińską i ulicą Krzemieniecką, która jest nową propozycją, oraz poprosił o odpowiedź, czemu w projekcie Studium nie wyznaczono trasy północ-południe przebiegającej przez Rondo Solidarności. Pan [REDACTED] nadmienił, że o wspomnianym połączeniu rozmawiał miesiąc temu z przedstawicielem Biura Architekta Miasta i w koncepcjach projektowych wspomnianej jednostki trasa ta się pojawiła. Zabierający głos zapytał o planowany w Studium ogólny rozwój sieci tramwajowej oraz o to, czy jest to wariant ostateczny i czy możliwe są zmiany po konsultacjach projektu.

Pan Robert Warsza poinformował, że przytoczone połączenia tramwajowe, takie jak ulicą Czerwoną z alei Politechniki oraz przedłużana linia w ulicę Kopcińskiego, to połączenia, które należy rozważyć i w zależności od potrzeb wprowadzić do zapisów i map Studium. Dodał również, że w chwili obecnej w Biurze Architekta Miasta toczą się prace nad koncepcją przebudowy Ronda Solidarności i stworzenia ronda eliptycznego. Dodał, że w proponowanej przez Biuro Architekta Miasta koncepcji jest również planowane przedłużenie wspomnianej trasy tramwajowej. Wyjaśnił, że z badań wynika, iż proponowana linia tramwajowa dość dobrze wpisuje się w układ komunikacyjny ronda. Pan

Robert Warsza podkreślił, iż proponowana linia tramwajowa to jeden z elementów, który można rozwijać. Należy jednak odejść od idei, iż przebudowane Rondo Solidarności będzie rondem wielopoziomowym, z podziemnymi tunelami. Takie rozwiązanie uniemożliwiłoby wprowadzenie tramwaju. Na pytania dotyczące obszaru Księżego Młyna, Pan Robert Warsza oddał głos Pani Anecie Tomczak, która nadzoruje tworzone na obszarze posiadłości wodno-fabrycznych miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

Pani Aneta Tomczak wyraziła zdanie, że obszar posiadłości wodno-fabrycznych to szczególny teren, stanowiący obecnie największy potencjał Łodzi, który należy wykorzystać. Wyjaśniła, że w chwili obecnej dla wspomnianego terenu opracowywanych jest sześć planów miejscowych. Poinformowała, że z zamierzeń dotyczących układu komunikacyjnego tego terenu, planowane jest wyciszenie ruchu na ulicy Tymienieckiego, tak żeby była to główna oś posiadłości, jak miało to miejsce historycznie. Ruch kołowy obszaru będzie położony na ulicę Milionową, która będzie „spinać” teren od ulicy Kopcińskiego aż do alei Politechniki. Po przeprowadzeniu szeregu analiz i możliwości, planowane jest także połączenie tramwajowe alei Politechniki i ulicy Piotrkowskiej. Na pytanie dotyczące analiz wykonanych na Księżym Młynie, Pani Aneta Tomczak odpowiedziała, że badania dotyczące nowych obciążeń były prowadzone. Wyjaśniła, że analizy i szczegółowe badania są przeprowadzane na etapie tworzenia każdego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Wynika z nich, że nowe tereny, które się uruchomią wygenerują stosunkowo dużą ilość nowych mieszkańców. Poinformowała również, że obecnie będą prowadzone działania inwestycyjne na terenie dawnej Nowej Tkalni. Dodała, że toczony są rozmowy z inwestorami i wyraziła nadzieję, że obecny etap pozwoli na nadanie terenom Scheiblera i Geyera nowych funkcji, a w najbliższej przyszłości będą już prowadzone pewne poczynania inwestycyjne. Pani Aneta Tomczak poinformowała, że prowadzone są także rozmowy z inwestorem z terenu dawnej fabryki Grohmana, który również będzie terenem mieszkaniowym. W zakresie dotyczącym dawnej kolei Scheiblera, Pani Aneta Tomczak powiedziała, że całe posiadłości wodno-fabryczne w tworzonych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego połączone są obszarem, po którym biegła wspomniana kolej. Wyjaśniła, iż teren ten ma pełnić funkcje ciągu pieszo-rowerowego. Będzie to ciąg zaczynający się na obszarze dawnej fabryki Grohmana, biegnący przez fabrykę Scheiblera, Kocim Szlakiem przez Księży Młyn do ulicy Przędzalnianej i dalej na północ. Teren ten będzie ciągiem pieszo-rowerowym, zaprojektowanym i zarezerwowanym w planach

miejscowych. Dodała, że są to plany, które przeszły już dwie lub trzy procedury uzgodnień, i jesienią lub wczesną wiosną, Miejska Pracownia Urbanistyczna będzie starała się przedłożyć je Radzie Miejskiej do uchwalenia.

Pan Robert Warsza dodał, że jeśli uda się ochronić teren dawnej kolei „scheiblerowskiej” od zabudowy, to będzie można myśleć czy ma to być zielony ciąg pieszo-rowerowy, czy może powinna zostać tam zlokalizowana atrakcyjna komunikacja o charakterze np. tramwaju z epoki. Obecnie najważniejszym zadaniem jest ochrona tego terenu przed zabudową i wyznaczenie go jako „szkieletu struktury miejskiej”. Odnośnie połączenia ulicy Kilińskiego z ulicą Nowotargową, Pan Robert Warsza odpowiedział, że odbędzie się to poprzez przedłużenie ulicy Orlej. W chwili obecnej teren, po którym miałyby przebiegać projektowane połączenie, nie posiada zabudowy. Dodatkowo z prowadzonych rozmów z deweloperem wynika, że jest on zainteresowany „przecięciem” tego kwartału ciągiem komunikacyjnym, aby umożliwić jego zagospodarowanie. Gdyby doszło do realizacji wspomnianej drogi, miasto byłoby w stanie uzyskać połączenie ulicy Nowotargowej z ulicą Kilińskiego, pozostawiając ruch tramwajowy w ulicy Kilińskiego.

26. Pan [REDAKTOWANO] „Stowarzyszenie Nowa Łódź” Kongres Ruchów Miejskich poruszył kwestie związane z proponowaną w projekcie Studium trasą Karskiego. Zwrócił uwagę, że w konsultacjach społecznych mieszkańcy Starego Polesia sprzeciwiali się trasie Karskiego. Zauważył jednak, że skoro jej przebieg pojawił się w projekcie Studium to oznacza, że jest to ważna inwestycja miejska. Zadał pytanie dlatego w przebiegu projektowanej drogi nie planuje się poprowadzenia linii tramwajowej oraz czemu nie będzie wykorzystany potencjał trasy Karskiego do stworzenia węzła modalnego lub zintegrowanego przystanku z przystankiem Manufaktura, gdzie powstanie tunel średnicowy. Pan [REDAKTOWANO] zauważył, że miasto Łódź często mówi o zrównoważonym transporcie, natomiast patrząc na mapę drogową zamieszczoną w projekcie Studium, zdaniem zabierającego głos widać, że planowana jest duża liczna dróg przede wszystkim dla samochodów. Dodał również, że pomimo założeń walki z suburbanizacją, poprzez stworzenie projektowanej sieci dróg, wykreowane zostaną dobre warunki do mieszkania poza miastem. Poskutkuje to dużą eksurbanizacją. Zdaniem Pana [REDAKTOWANO] nie zostanie wykorzystany potencjał dla inwestycji tramwajowych. Zaznaczył również, że jeżeli powstać ma trasa Karskiego, to można zaplanować uspokojenie ruchu na alei Kościuszki, dzięki przekierowaniu transportu samochodowego z alei Kościuszki na trasę Karskiego. Dzięki

tym zabiegom zostałyby odzyskana przestrzeń dla ludzi. Pan [REDAKTOWANO] podkreślił, że jego zdaniem należy zaproponować większą ilość inwestycji tramwajowych, a mniej inwestycji drogowych, aby podążać w kierunku zrównoważonego transportu. Dodał, że poprzez wprowadzenie dużej liczby dróg zapewniona zostanie łatwa możliwość przejazdu samochodem i zamieszkania 10 lub 15 km od granic Łodzi. Zabierający głos, powiedział, że obecne działania spowodują zmniejszenie liczby ludności, a należy przeciwdziałać suburbanizacji i eksurbanizacji. Dodał również, że jego zdaniem istotna jest realizacja np. obwodnicy Nowosolnej, natomiast równocześnie należy prowadzić działania protransportowe. Pan [REDAKTOWANO] zaapelował, aby w Studium pojawiło się więcej inwestycji tramwajowych.

Pan Robert Warsza wyjaśnił, że ulica Żeligowskiego, jest obecnie najszerszą ulicą w tym obszarze, jednak nie jest ona na tyle szeroka, aby wprowadzić tam zarówno ruch kołowy z Kościuszki jak i nowy ruch tramwajowy. Aby wprowadzić w omawianą ulicę dodatkowo ruch tramwajowy, konieczne byłoby wyburzenie części zabudowy. Jak zauważył Pan Robert Warsza dużym osiągnięciem, będzie takie zorganizowanie pasa drogowego ulicy Żeligowskiego, aby bez likwidacji przylegającej do niej zabudowy, uwolnić od ruchu kołowego większość ulic równoległych m.in. Lipową i Strzelców Kaniowskich. Dodał, że propozycja ta zawarta jest w programie „Zielonego Polesia”. Zauważył, że na wspomnianej ulicy nie ma miejsca na wprowadzenie komunikacji tramwajowej, która musiałaby być budowana jako zupełnie nowa linia. Pan Rober Warsza powiedział, że zakładając, iż trasa Żeligowskiego-Karskiego ma być drogą komunikacji zbiorowej i jezdnej, należałoby spodziewać się wyburzeń na całej długości ulicy.

27. Pan [REDAKTOWANO] odnosząc się do wypowiedzi Pana Roberta Warszki odnośnie projektowanej trasy Żeligowskiego-Karskiego, wyraził zdanie, iż przy realizacji drogi nie ma potrzeby wyburzeń. Dodał, że mierzył szerokość tej drogi i zaproponował poprowadzenie tramwaju ulicą Cmentarną, Legionów i dalej ulicą Żeromskiego, co byłoby według zabierającego głos korzystniejsze od prowadzenie tramwaju ulicą Gdańską. Skutkowałoby to zachowaniem przekroju trasy Karskiego jako 1x4 lub 1x3, a poprowadzenie tramwaju trasą Karskiego odbyłoby się w miejscu obecnych nieużytków. Pan [REDAKTOWANO] poinformował również, że taką sugestią złoży do projektu Studium.

Pan **Robert Warsza** podziękował wszystkim uczestnikom za przybycie na dyskusję publiczną.

Na zakończenie **Pani Ewa Boryczka** zachęciła do składania uwag do projektu Studium. Poinformowała, że możliwość ta będzie do 9 października 2017 roku, następnie podziękowała za udział w dyskusji i wniesione uwagi.

Protokół sporządzono w 3 egzemplarzach z przeznaczeniem:

- 1) dla Prezydenta Miasta;
- 2) do dokumentacji planistycznej;
- 3) do publicznego wglądu.

Protokół zawiera dwadzieścia osiem ponumerowanych stron oraz listę obecności.

Łódź, dnia 3 października 2017 r.

Protokół sporządziła:

Asystent
Karolina Godos
mgr inż. Karolina Godos

WICEPREZYDENT MIASTA


Wojciech ROSICKI