



PROTOKÓŁ

z przeprowadzenia dyskusji publicznej nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi w zakresie dotyczącym określenia obszarów przestrzeni publicznej - projektowanych dróg.

Protokół został sporządzony w dniu 16 września 2021 r., w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej (MPU) w Łodzi przez Annę Lipińską – Specjalistę w Zespole Projektowym Nr 2 w MPU.

Pierwszy Wiceprezydent Miasta Łodzi

ul. Piotrkowska 104
90-926 Łódź
tel.: +48 42 638 44 48
fax: +48 42 638 59 01
e-mail: sekretariat.wpap@uml.lodz.pl
www.uml.lodz.pl

Na podstawie art. 17 pkt 9 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2021 r. poz. 741 z późn. zm.) w dniu 31 sierpnia 2021 r. w godzinach od 15.00 do 17.00 przeprowadzono dyskusję publiczną nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie **zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi w zakresie dotyczącym określenia obszarów przestrzeni publicznej - projektowanych dróg.**

Dyskusja odbyła się za pomocą środków porozumiewania się na odległość, co jest zgodne z art. 8d ust. 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Przeprowadzono ją w aplikacji Microsoft Teams, w sposób umożliwiający każdemu jej uczestnikowi zabieranie głosu, zadawanie pytań i składanie uwag przez jednoczesną transmisję obrazu i dźwięku oraz zadawanie pytań i składanie uwag w formie zapisu tekstowego.

I. Lista obecności stanowi załącznik do protokołu.

Dyskusję otworzyła Pani mgr inż. **Karolina Godos** – Projektant Zespołu Projektowego Nr 2 w MPU. Na wstępie powitała wszystkich uczestników dyskusji, przedstawiła przedmiot dyskusji oraz biorących w niej udział przedstawicieli MPU, następnie poinformowała, że harmonogram spotkania składać się będzie z trzech części, z których część pierwsza to omówienie spraw technicznych, część druga to prezentacja zmiany Studium, po której wszyscy uczestnicy dyskusji będą mieli możliwość wypowiedzenia się, oraz część trzecia, w której przedstawiciele MPU prześlą uczestnikom dyskusji najważniejsze terminy związane z wyłożeniem zmiany Studium do publicznego wglądu. Następnie poinformowała o nagrywaniu dyskusji dla potrzeb sporządzenia protokołu, zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi przetwarzania danych osobowych. Wyjaśniła, że protokół z dyskusji zostanie opublikowany na stronie internetowej MPU. Pani Karolina Godos poinformowała

o przewidywanym porządku spotkania, a także przyjętych zasadach udziału w dyskusji prowadzonej w formie online.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht zaprezentowała zakres projektu dokumentu procedowanej zmiany Studium, informując, iż dotyczy ona wyłącznie trzech projektowanych korytarzy drogowych „Wojska Polskiego”, „Jana Karłowicza” oraz „Konstytucyjnej”. Poinformowała także, iż przystąpienie do w/w projektu miało miejsce na początku 2020 r. Dodała, że ulice objęte przystąpieniem do sporządzenia zmiany Studium stanowią jedno z głównych elementów rusztu projektowanego układu drogowego miasta zawartego w Studium uchwalonym w 2018 r. Następnie wskazała na planszy Studium z 2018 r. „Docelowy system transportowy – układ podstawowy” projektowane ulic „Wojska Polskiego” oraz „Konstytucyjną” jako drogi klasy głównej oraz ulicę „Jana Karłowicza” jako drogę klasy zbiorczej, na planszy „Docelowy system transportowy – dojazd do ringu autostrad i dróg ekspresowych” wskazała ulicę „Wojska Polskiego” jako połączenie obwodnicy zewnętrznej w kierunku drogi S14, następnie na planszy „Docelowy system transportowy – układ ramowo-rusztowy” pokazała ulicę „Konstytucyjną” jako dopełnienie obwodnicy wokół centrum miasta współtworzonej m.in. przez Aleję Włókniarzy, oraz ulicę „Jana Karłowicza” na odcinku od ul. Zgierskiej do ul. Andrzeja Struga, która stanowi dopełnienie obwodnicy wewnętrznej funkcjonującej obecnie m.in. w oparciu o ul. dr Stefana Kopcińskiego i ul. Inflancką. Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht poinformowała, że zakres przestrzenny i merytoryczny zmiany Studium obejmuje przede wszystkim wyznaczenie – w stopniu odpowiadającym skali szczegółowości Studium – tzw. korytarzy drogowych trzech omawianych ulic i określenie ich jako obszary przestrzeni publicznej. Wyjaśniła następnie, iż dla obszarów przestrzeni publicznej należy obowiązkowo sporządzić plan miejscowy, co oznacza konieczność zawieszenia postępowań administracyjnych w sprawie ustalenia warunków zabudowy do czasu uchwalenia planu. Dodała, że omawiane tereny projektowanych ulic podlegają silnej presji urbanizacyjnej, by zabezpieczyć możliwość ich realizacji w przyszłości konieczne jest sporządzanie planów miejscowych i zatrzymanie procesów inwestycyjnych toczących się w ich obszarach. Następnie Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht zaprezentowała nowy załącznik graficzny 15b do Studium, na którym zostały pokazane w skali 1:15000 tereny przewidziane dla ustalenia przebiegu projektowanych dróg, w szczególności korytarzy drogowych oraz towarzyszącej im infrastruktury. Dodała, że Studium składa się także z części tekstowej i wskazała zmiany w tekście kierunków obowiązującego Studium (załącznik 12) – w rozdziale 6 oraz w kartach ustaleń ogólnych, gdzie poruszona została istotna kwestia granic korytarzy drogowych obejmujących przestrzeń, w obrębie których w planie miejscowym będą

wyznaczone drogi. Wyjaśniła, że skala Studium nie pozwala na precyzyjne wskazanie przebiegu projektowanych dróg, dlatego w Studium zostało zawarte zastrzeżenie, iż dla ww. 3 ulic, na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, przy wydzielaniu terenów komunikacji, dopuszcza się możliwość lokalnego wydzielenia terenów o innym przeznaczeniu. Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht pokazała na planszy Studium główne rejony zmiany przebiegu projektowanych ulic: „Wojska Polskiego” – w okolicy ul. Traktorowej oraz al. Włókniarzy i ul. Drewnowskiej, „Konstytucyjnej” – w okolicy ul. Wojska Polskiego oraz ul. Gojawiczyńskiej. Poinformowała, że procedowany obecnie zakres zmiany Studium nie wyczerpuje tematu projektowania omawianych dróg, ich przebiegi zostały przesądzone w obowiązującym Studium, obecnym zadaniem MPU jest ich uszczegółowienie, a następnie sporządzenie planów miejscowych z narysowanymi liniami rozgraniczającymi dróg. Kontynuując dodała, że dokładne przebiegi dróg znane będą na etapie projektów budowlanych, kiedy zostaną narysowane jezdnie i chodniki oraz określone tereny do pozyskania przez gminę. Informacyjnie Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht wskazała, że zmiany w tekście oraz rysunkach Studium zostały wprowadzone kolorem fioletowym oraz, że wszystkie rysunki wraz z tekstem zostały umieszczone na stronie internetowej MPU w zakładce „Studium”. Następnie przedstawiła dotychczasowy harmonogram prac, przypomniała, że wyłożenie dokumentu zmiany Studium trwa od 18 sierpnia do 8 września 2021 r., natomiast uwagi można składać do 30 września 2021 r.; rozstrzygnięcie w sprawie rozpatrzenia uwag złożonych w terminie zostanie podjęte w formie zarządzenia Prezydenta Miasta Łodzi, publikowanego w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) Urzędu Miasta Łodzi (UMŁ), z podaniem stosownej informacji na stronie internetowej MPU; poinformowała także o dalszych etapach procedury dokumentu tj. przedstawieniu projektu zmiany Studium Radzie Miejskiej w Łodzi do uchwalenia, a następnie o przedstawieniu projektu wraz z dokumentacją prac planistycznych Wojewodzie Łódzkiemu w celu oceny ich zgodności z przepisami prawnymi.

Pani Karolina Godos ponownie przypomniała o możliwości zabrania głosu w formie czatu lub udzielania głosu w przypadku chęci zadania pytań przez uczestników dyskusji z użyciem mikrofonu.

II. Głos w dyskusji zabrali:

Pani [REDAKTOWANA] przedstawiła się jako mieszkanka „Chojen”, która jest zainteresowana południowym odcinkiem ulicy „Konstytucyjnej” - od ul. Śląskiej do ul. Rzgowskiej, następnie zapytała w jakich gazetach projektanci publikowali obwieszczenie o wyłożeniu do publicznego wglądu projektu zmiany Studium.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht odpowiedziała, że ogłoszenie w sprawie wyłożenia projektu zmiany Studium zostało opublikowane w „Gazecie Wyborczej”, dodatkowo, podobnie jak w przypadku każdego innego dokumentu planistycznego, obwieszczenie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń UMŁ oraz na stronie internetowej MPU.

Pani [REDAKTOWANA] zapytała o zmiany naniesione w zakładce informującej o etapach sporządzania procedowanej zmiany Studium, poinformowała, że wyłożenie dokumentu było zaplanowane od dnia 18 sierpnia 2021 r., natomiast 10, 18 i 27 sierpnia MPU dokonywała zmian na stronie internetowej, pytanie dotyczyło tego jakie zmiany zostały dokonane. Pani [REDAKTOWANA] wyjaśniła celowość zadania pytania tłumacząc, że według jej wiedzy nie można dokonywać żadnych zmian w dokumentach, które zostały opublikowane.

Pani Karolina Godos odpowiadając na pytanie poinformowała, że 10 sierpnia zostało zamieszczone obwieszczenie na stronie MPU o wyłożeniu projektu dokumentu, 18 sierpnia dodano pliki zawierające rysunki zmiany Studium, a następnie 27 sierpnia informacja zawierająca odniesienie (link) do rejestracji na dyskusje publiczną.

Pani [REDAKTOWANA] zapytała, którego dnia zamieszczone było ogłoszenie w Gazecie Wyborczej.

Pani Karolina Godos odpowiedziała, że ogłoszenie zostało opublikowane 10 sierpnia 2021 r.

Pani [REDAKTOWANA] przedstawiła się jako mieszkanka ul. Kwiatowej i powiedziała, że jest zainteresowana odcinkiem projektowanej ulicy „Wojska Polskiego” – od ul. Jana Karłowicza do ul. Traktorowej. Następnie zapytała w którym miejscu w rejonie ul. Traktorowej projektanci przewidują zjazd z ulicy „Wojska Polskiego” i dodała, że mieszkańcy ul. Kwiatowej walczą o to, aby w tym rejonie ograniczyć ruch samochodowy po wybudowaniu osiedla przy ul. Rąbieńskiej. Zaznaczyła, że poprzez brak remontu odcinka ul. Rąbieńskiej – od ul. Złotno do ul. Szczecińskiej, nie zapewniono odpowiedniej infrastruktury drogowej dojazdu do osiedla, i zarzuciła projektantom zmiany Studium pozwolenie na przepuszczenie ruchu samochodowego przez osiedle domków jednorodzinnych przy ul. Kwiatowej. Wyjaśniła, że hałas oraz spaliny przejeżdżających samochodów odbijają się

od bloków nowo wybudowanego osiedla po drugiej stronie ul. Traktorowej i stają się uciążliwe dla mieszkańców domów jednorodzinnych. Dodała, że jest mieszkanką osiedla od 50-ciu lat i pamięta plany, które wskazywały na to, że w miejscu nowego osiedla mieszkaniowego wielorodzinnego, miało być wybudowane osiedle mieszkaniowe jednorodzinne, na koniec zapytała, w którym miejscu projektanci planują zjazd z projektowanej ulicy „Wojska Polskiego” – czy na ul. Kwiatową, oraz w jaki sposób projektanci chcą zabezpieczyć mieszkańców ul. Kwiatowej przed hałasem pochodzącym z ulicy, czy będą instalowane ekrany akustyczne.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht wyjaśniła, odnosząc się do wątku instalowania barier dźwiękochłonnych, iż przygotowując zmianę Studium MPU nie rozwiązuje tej kwestii – Studium przedstawia politykę przestrzenną miasta i nie rozstrzyga o tak szczegółowych rozwiązaniach, jak zabezpieczenie terenów chronionych akustycznie, do których oprócz terenów mieszkaniowych zalicza się także tereny wypoczynku i rekreacji znajdujące się wzdłuż wszystkich projektowanych ulic w Łodzi. Takie rozwiązania są proponowane na etapie opracowania dokumentacji do uzyskania pozwoleń administracyjnych na budowę drogi.

Pan Marek Gruchała wyjaśnił, że połączenie drogowe z ul. Kwiatową jest określone w obowiązującym planie miejscowym – znajduje się tam miejsce pozwalające na zawracanie samochodów, gdyż przepisy dotyczące ruchu drogowego nie pozwalają na połączenie trasy „Wojska Polskiego” z ul. Kwiatową.

Pani [REDACTED] zapytała, czy w związku z tym nie będzie zjazdu z ulicy „Wojska Polskiego” na ul. Kwiatową, a tylko na ul. Traktorową.

Pan Marek Gruchała wyjaśnił, iż w projekcie zmiany Studium określone są tylko linie rozgraniczające przestrzeni publicznych – przebiegów projektowanych tras, natomiast zarządca drogi zdecyduje (wydając na ten temat stosowną opinię), w którym miejscu mają powstać zjazdy do poszczególnych nieruchomości.

Pani [REDACTED] zapytała czy mieszkańcy ul. Kwiatowej powinni zbierać podpisy przeciw utworzeniu zjazdu na ich ulicę.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że można złożyć uwagę dotyczącą tej kwestii, na etapie wyłożenia projektu do publicznego wglądu, natomiast przy pracach nad zmianą Studium MPU nie ma takich podstaw prawnych, aby decydować o możliwości tworzenia zjazdów z projektowanej drogi, ponownie wyjaśnił, że tą sprawą zajmuje się zarządca drogi na etapie opracowania projektu drogi.

Pani [REDACTED] przedstawiła się jako mieszkanka rejonu projektowanej ulicy „Konstytucyjnej” na odcinku od ul. Kurczaki do ul. Kolumny i oznajmiła, że monitoruje sprawę powstania ulicy „Konstytucyjnej” od 12 lat. Następnie poruszyła problem środowiskowy związany z powstaniem tej ulicy, to znaczy rozdzielenia Parku im. Roberta Baden-Powella i Parku 3 Maja oraz planowanie powstania „Zielonego Expo”. Wyjaśniła, że te inwestycje doprowadzą do zniszczenia parków, przypomniała, że stanowią one tunel napowietrzający Łódź i zmiany w ich obrębie spowodują zwiększenie zanieczyszczenia środowiska oraz smogu w tym rejonie Łodzi. Następnie zapytała czy Wydział Kształtowania Środowiska w Departamencie Ekologii i Klimatu UMŁ przeprowadził dokładne analizy środowiskowe w tej kwestii, dodała, że mieszkańcy okolicy Parku im. Roberta Baden-Powella i Parku 3 Maja oraz terenu pomiędzy ul. Kurczaki do ul. Kolumny wielokrotnie zgłaszali obecność w tych obszarach wielu gatunków roślin chronionych. Wyjaśniła, że w tej chwili są prowadzone postępowania przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska związane z wyniszczaniem tych gatunków roślin, następnie zapytała czy MPU przedstawiono takie analizy, jeśli tak, to na jakim są one etapie i jak są szczegółowe.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht odpowiedziała, że projektowany układ drogowy, do którego należą m.in. trzy korytarze drogowe objęte procedowaną zmianą Studium, został określony i zatwierdzony w obowiązującym Studium uchwalonym w 2018 r. Przebieg ulicy „Konstytucyjnej” w rejonie Parku im. Roberta Baden-Powella i Parku 3 Maja został zaprojektowany w uchwalonym w 2018 r. przez Radę Miejską w Łodzi Studium. Wyjaśniła, że w związku z tym na obecnym etapie zmiany Studium nie są prowadzone dodatkowe analizy środowiskowe. Dodała, że kwestia, którą poruszyła Pani [REDACTED] jest bardzo istotna i miasto rozważa jakie będą skutki środowiskowe realizacji omawianych dróg.

Pani Magdalena Talar-Wiśniewska – Dyrektor MPU w uzupełnieniu dodała, że Studium podlega opiniowaniu oraz uzgadnianiu między innymi z Regionalną Dyрекcją Ochrony Środowiska (RDOŚ), co oznacza, że wszystkie przebiegi projektowanych dróg zostały przeanalizowane pod kątem oddziaływania na środowisko przez MPU oraz RDOŚ. Dodała, że Studium uzgadniane było przez wszystkie jednostki uprawnione do uzgodnień i opinii w celu nie przeoczenia ważnych aspektów, nie tylko środowiskowych. Następnie wyjaśniła, że obecnie MPU wykonała pierwszy krok w kierunku uszczegółowienia przebiegu trzech omawianych dróg, poprzez zaplanowanie korytarzy o szerokościach, dających możliwość realizacji niewielkich przekrojów ulic docelowych, które są w stanie przenieść ruch i zapewnić komunikacyjną obsługę miasta. Dodała, że usprawnienie ruchu w mieście

zapobieganie tworzącym się korkom ulicznym, które generują smog i są uciążliwe dla mieszkańców. Pani Magdalena Talar-Wiśniewska zapewniła, że jeżeli Studium doczeka się aktualizacji w obecnym kształcie, to kolejne etapy prac projektowych skupią się na konkretnych odcinkach projektowanych dróg, na których kontekst zanieczyszczenia środowiska po raz kolejny będzie brany pod uwagę. Zostaną zastosowane najlepsze rozwiązania techniczne i projektowe, które pogodzą interesy wszystkich podmiotów. Kontynuując dodała, że jak wspomniał Pan Marek Gruchała, obecnie MPU przeprowadziło wstępny etap prac projektowych, natomiast rozumie stanowisko uczestników dyskusji, którzy patrząc na mapy intuicyjnie odbierają, iż projektowane drogi przecinają miasto i wydają się być ogromnymi inwestycjami. Zapewniła, że kiedy będą tworzone projekty poszczególnych odcinków dróg o większej szczegółowości, to z pewnością kontekst lokalny zostanie wzięty pod uwagę.

Pani [REDACTED] przypomniła, że 10 lat temu na posiedzeniu Rady Miejskiej miało miejsce spotkanie z mieszkańcami, na którym została przegłosowana uchwała obywatelska sprzeciwiająca się poprzednim wariantom przebiegu dróg, które były kolizyjne i szkodliwe środowiskowo. Następnie zapytała jakie usprawnienia MPU wprowadziła w stosunku do poprzednich wariantów projektowych, zaznaczyła, że w ciągu 10-ciu lat zmienił się klimat i wiele drzew w parkach usycha, obniża się poziom wód i nie można powiedzieć, że ekspertyzy środowiskowe nie są konieczne, ponieważ nic się nie zmieniło.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht wyjaśniła, że na etapie obecnej zmiany Studium aspekt wpływu projektowanych dróg na środowisko nie jest przedmiotem analiz; dopiero na etapie całościowej weryfikacji polityki komunikacyjnej miasta, czyli przy kolejnej zmianie Studium, analizy środowiskowe będą ponownie przeprowadzane w oparciu o aktualne oraz na bieżąco gromadzone dane. Dodała, że obecna zmiana Studium polega na wprowadzeniu zapisów mających na celu powstrzymanie procesów inwestycyjnych toczących aktualnie w przestrzeniach projektowanych korytarzy drogowych. Wyjaśniła, że zakres merytoryczny zmian nie obejmuje kwestii potrzeb i skutków realizacji dróg, a dotyczy bardziej szczegółowego określenia ich przebiegów.

Pan [REDACTED] przedstawiający się jako mieszkaniec osiedla „Radiostacja” oraz radny Osiedla „Śródmieście-Wschód” powiedział, że temat powstania trasy „Konstytucyjna” jest tematem newralgicznym dla jego osiedla, ponieważ niszczy tereny zielone. Jego zdaniem miasto pozostawiło dwa warianty zniszczenia tej zieleni: w następstwie sprzątania po „Zielonym Expo” lub bez „Zielonego Expo”; następnie zgadzając się z Panią [REDACTED]

■ w kwestii ochrony środowiska, zwrócił uwagę, że to co wcześniej było przesłanką do zaprojektowania trasy „Konstytucyjna” staje się coraz mniej istotne z powodu malejącej liczby mieszkańców. Wyjaśnił, że w szczytowym okresie rozwoju Łódź liczyła 900 tys. mieszkańców, natomiast obecnie liczy 670 tys. Według Pana ■ obecny ruch komunikacyjny można przeprowadzić istniejącą ul. dr. Stefana Kopcińskiego oraz przedłużeniem ul. Aleksandra Puszkina. Dodał, że determinacja władz miasta, aby powstała projektowana trasa „Konstytucyjna” wbrew woli mieszkańców, jest dla niego niezrozumiała i sprzeczna z deklaracją Łodzi jako zielonego miasta, a nasadzenia w centrum miasta są tylko przykrywką do niszczenia zwartych terenów zieleni. Dodał, że słysząc iż tereny zielone na osiedlu „Konstytucyjna” oraz Park im. Roberta Baden-Powella i Park 3 Maja nie są przedmiotem obecnej dyskusji, doszedł do wniosku, że wszystkie swoje zastrzeżenia i protesty mieszkańcy powinni kierować do Rady Miejskiej, która będzie musiała zatwierdzić zmianę Studium.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht zaznaczyła, że dzisiejsza dyskusja publiczna adresowana jest do wszystkich osób, które chcą się wypowiedzieć się na temat zaproponowanych w omawianym projekcie zmiany Studium rozwiązań. Dodała, że dyskusja o całym układzie komunikacyjnym miasta jest bardzo istotna, jednak przy obecnej edycji zmiany Studium, projektanci nie są w stanie wprowadzić takich zmian o jakich np. mówił Pan ■ to znaczy zrezygnować z wyznaczania korytarza przebiegu projektowanej ulicy „Konstytucyjnej”, gdyż wykraczają one poza zakres zmiany Studium.

Pan ■ poinformował, że mieszkańcy miasta od dłuższego czasu intensywnie protestują przeciwko budowie ulicy „Konstytucyjnej” w obecnie projektowanym wariantcie, zwłaszcza w rejonie Parku 3 Maja oraz w jej południowej części. W wyniku tych protestów została podjęta uchwała przez Radę Miasta, która miała zablokować prace nad projektem i realizacją tej ulicy w przyszłości, a mimo to władze miasta prowadzą nad nią prace, czego dowodem jest obecna dyskusja nad aktualną zmianą Studium. Pan ■ zaznaczył, że Wiceprezydent miasta Pan Wojciech Rosicki wystosował pismo do Stowarzyszenia „Racjonalna Konstytucyjna” informujące protestujących o planach miasta dotyczących ulicy „Konstytucyjnej”. Następnie zacytował pismo, w którym Wiceprezydent Wojciech Rosicki informuje, iż ciąg ulicy „Konstytucyjnej” zgodnie z wcześniejszymi założeniami projektowymi został znacznie zawężony z 50-ciu do 25 m na odcinkach przejścia przez Park 3 Maja oraz na południe od ul. Stanisława Przybyszewskiego, zachowując jednoprzestrzenny charakter ulicy (jedna jezdnia i 2 pasy ruchu) oraz, że „powyższe założenia znajdują odzwierciedlenie w ustaleniach sporządzonego Studium i w opracowanym planie miejscowym w rejonie

ul. Przyjacielskiej". Pan [REDAKTOWANE] zapytał czy w Studium wzięto pod uwagę informacje zawarte w piśmie Pana Wiceprezydenta Wojciecha Rosickiego.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht powiedziała, że informacje zawarte w piśmie, o którym mówił przedmówca, znajdują odzwierciedlenie w obowiązującym Studium. Na rysunku obowiązującego Studium przedstawiającym układ komunikacyjny miasta wskazała odcinek projektowanej ulicy „Konstytucyjnej” przecinający tereny Parku 3 Maja i Parku im. Roberta Baden-Powella oraz odcinek poniżej ul. Stanisława Przybyszewskiego, które zawierają oznaczenie wskazujące na konieczność zastosowania rozwiązań minimalizujących negatywne dla mieszkańców oddziaływania tej trasy, przyjęcie w przyszłych projektach mniejszych przekrojów wskazanych odcinków dróg.

Pan Marek Gruchała dodał, że przejścia projektowanej ulicy „Konstytucyjnej” w rejonie ul. Stanisława Przybyszewskiego oraz między Parkiem 3 Maja i Parkiem im. Roberta Baden-Powella zostały określone w obowiązujących planach miejscowych. Dodał, że w obecnej zmianie Studium nie ma informacji o tym, że w liniach określających zasięg terenów przewidzianych dla ustalenia przebiegu projektowanych dróg pas drogowy zajmie całą szerokość między nimi. Wyjaśnił, że celem zmiany Studium jest zachowanie możliwości wybudowania w przyszłości połączenia drogowego; zaznaczył, że zakres zmiany Studium nie obejmuje kwestii ustalenia przekrojów oraz ilości jezdni tych dróg.

Pani [REDAKTOWANE] odniosła się do kwestii południowego odcinka projektowanej ulicy „Konstytucyjnej” – od ul. Rolniczej do ul. Bałtyckiej, który objęty został planem miejscowym nr 104 uchwalonym przez Radę Miejską, a następnie zaskarżony przez Wojewodę łódzkiego trafił do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego, obecnie znajduje się w Naczelnym Sądzie Administracyjnym. Pani [REDAKTOWANE] poinformowała, że mieszkańcy czekają na rozstrzygnięcie kwestii uprawomocnienia tego planu. Pani [REDAKTOWANE] zapytała następnie jakie będą rozstrzygnięcia projektowe dotyczące w/w odcinka trasy „Konstytucyjna”. Dodała, że na bazie uchwalonego Studium w marcu 2018 roku został uchwalony plan miejscowy, który nie został uprawomocniony, natomiast projektanci MPU zaczęli już opracowywać zmianę Studium. Następnie zapytała o to, co stanie się z planem miejscowym w sytuacji wejścia lub nie do obrotu prawnego. Dodała, że obecnie jest uchwalony plan miejscowy i jednocześnie opracowuje się zmianę Studium, która w rejonie od ul. Rolniczej do ul. Bałtyckiej niewiele zmienia.

Pani Paulina Górską p.o. Zastępcy Dyrektora MPU odpowiedziała, że wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego orzekł, iż Wojewoda Łódzki był w błędzie i nakazał, aby dokument został opublikowany, dlatego plan miejscowy został opublikowany i wejdzie w życie za dwa tygodnie. Dodała, że projekt zmiany Studium jest zgodny z planem miejscowym, natomiast bardziej szczegółowe rozwiązania projektowe nastąpią na etapie realizacji tego odcinka ulicy „Konstytucyjnej”.

Pani [REDACTED] zapytała, czy w związku z powyższym w tekście Studium nie powinna znaleźć się informacja, że omawiany odcinek projektowanej trasy „Konstytucyjna” jest już objęty planem miejscowym, taka sama jak zawarta jest w stosunku do innych odcinków drogi.

Pani Paulina Górską p.o. Zastępcy Dyrektora MPU odpowiedziała, iż nie widzi tutaj rozbieżności, dodając, iż miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego będzie obowiązujący, a korytarz drogowy wskazany w dokumencie zmiany Studium jest z nim zgodny.

[REDACTED] zapytała, czy projektanci badali możliwość finansowania przez Unię Europejską trzech obecnie omawianych projektowanych dróg.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht wyjaśniła, że Studium nie jest dokumentem, dla którego obligatoryjnie należy oszacować finansowe zobowiązania miasta. Dodała, że na etapie prac nad planem miejscowym, w którym będą zastosowane szczegółowe rozwiązania projektowe, zostanie wykonana analiza skutków finansowych określająca m.in. grunty potrzebne do pozyskania przez gminę oraz pozostałe koszty realizacji dróg.

Pani [REDACTED] zapytała, czy projektanci kontrolowali stan prawny gruntów na etapie przygotowywania zmiany Studium.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht odpowiedziała, że projektanci brali pod uwagę stan własności gruntów przygotowując przebiegi korytarzy drogowych, korzystając z mapy struktury własności działek w Łodzi.

Pan [REDACTED] wyraził zadowolenie z tego, iż procedura wieloletnich dokumentów może nabrać właściwości aktu prawa miejscowego i poprosił, aby gdy dojdzie do zakończenia procedury dokumentu, w ciągach projektowanych dróg nie powstawały nowe osiedla mieszkaniowe. Następnie jako mieszkaniec „Teofilowa” zgłosił wniosek o objęcie zmianą Studium projektowanej ulicy „Kaczeńcowej”. Pan **[REDACTED]** zapytał także, ile pasów mogą mieć planowane drogi.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że obecnie nie jest przedmiotem zmiany Studium określenie dokładnego przekroju dróg.

Pani [REDACTED] zapytała czy w związku z projektowaniem odcinka ulicy „Konstytucyjnej” od ul. Telefonicznej do ul. Pomorskiej, przy osiedlu „Lumumby”, zostanie zburzony budynek akademika oraz ile pasów na tym odcinku będzie miała projektowana trasa.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że projektanci nie objęli budynku akademika rysując przebieg drogi w tym rejonie, biegnie ona między nowym osiedlem mieszkaniowym i akademikami.

Pani [REDACTED] zapytała czy linia rozgraniczająca przechodzi przez działkę firmy deweloperskiej „ATAL” w rejonie boiska przy akademiku.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że w pewnym zakresie linia rozgraniczająca przechodzi przez w/w działkę, następnie pokazał linię rozgraniczającą trasy „Konstytucyjna” na tle ortofotomapy, wyjaśniając, że przebieg trasy nie uległ zmianie w stosunku do rozwiązań zawartych w obowiązującym Studium.

Pani [REDACTED] zapytała kiedy powstaną konkretne projekty budowlane i kiedy zacznie się budowa ulicy „Konstytucyjnej”.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht odpowiedziała, że projektanci w obecnej chwili nie są w stanie tego określić. Wyjaśniła, że projekt znajduje się na etapie zmiany Studium, która planowana jest do uchwalenia na przełomie 2021-2022 r., następnie projektanci przystąpią do sporządzenia planów miejscowych zgodnie z harmonogramem ich sporządzania. Średni czas sporządzania takich planów trwa od 2 do 3 lat, natomiast sama realizacja dróg uzależniona zostanie od perspektyw finansowych miasta oraz podejmowanych decyzji wykraczających poza kompetencje MPU.

Pani [REDACTED] zapytała, czy w trakcie budowy trasy pojawią się panele wyciszające hałas przeszkadzający w pracy wykonywanej w domu oraz czy będą z tego tytułu odszkodowania od miasta.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht odpowiedziała, że ta kwestia nie wchodzi w zakres merytoryczny sporządzanego dokumentu, ani w zakres jego skutków. Dodała, że obecnie jest jeszcze za wcześnie, aby ustalić zakres działań zabezpieczających tereny przed hałasem.

Pani [REDACTED] zapytała czy trasa „Konstytucyjna” będzie zbudowana od razu w całości, czy etapami, jeżeli etapami, to które odcinki będą budowane w pierwszej kolejności.

Pan Michał Walczak wyjaśnił, że zadaniem MPU jest zaprojektowanie tras korytarzy drogowych, działania związane z przygotowaniem procesu budowy dróg prowadzi Zarząd Inwestycji Miejskich na zlecenie władz miasta. Z tego względu na obecnym etapie prac projektowych nie są znane szczegóły

dotyczące terminów realizacji poszczególnych dróg. Odnosząc się do pytania Pani [REDAKOWANE] dotyczącego ilości pasów drogowych, wyjaśnił, że ich ilość zostanie w przyszłości określona na podstawie badań prognozowanych natężeń ruchu na poszczególnych odcinkach dróg.

Pani [REDAKOWANE] stwierdziła, że projektanci zmiany Studium jeszcze nie wiedzą, czy linia rozgraniczająca przebiegnie przez działkę firmy „ATAL”.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że linie określające tereny rezerwowane dla przebiegu projektowanych dróg są dokładnie rysowane, ale to nie oznacza, że w całości będą przeznaczone pod pas drogowy - kwestia ta musi być uściślona w planach miejscowych. Dodał, że tereny dróg wyznaczone w zmianie Studium będą przestrzenią publiczną, na której nie będzie się wydawać decyzji o warunkach zabudowy, co ograniczy możliwość zabudowy korytarzy i ułatwi przyszłą realizację dróg.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) zapytał czy trasa „Konstytucyjna” na całej długości będzie tej samej szerokości oraz czy przewidywane są jakieś zwężenia. Wyraził obawę, czy projektowana „Konstytucyjna” będzie odciążeniem ul. dr. Stefana Kopcińskiego i al. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego, ponieważ słyszał w trakcie dyskusji, że ulica będzie miała zwężenia pomiędzy parkami.

Pan Michał Walczak wyjaśnił, że w tej chwili procedowany jest przebieg korytarza drogowego ulicy „Konstytucyjnej” o zróżnicowanej szerokości (średnio 50-60 m), w obrębie którego w przyszłości powstanie droga o określonych parametrach przekroju chodników, ścieżek rowerowych czy zagospodarowania zieleni. Ponownie podkreślił, iż na obecnym etapie zmiany Studium MPU nie jest w stanie określić jaki będzie przekrój drogi.

Pan Marek Gruchała dodał, że wyznaczając linie rozgraniczające terenów omawianych dróg projektanci starali się, aby były zachowane różne możliwości ustalenia w przyszłości ich przekroju. Dodał, że trasy będą powstawały w kształcie o jakim zdecydują władze miasta wraz z mieszkańcami, dotyczy to kwestii transportowych, ekologicznych i społecznych.

Pani Magdalena Talar-Wiśniewska – Dyrektor MPU w uzupełnieniu dodała, że w polityce miasta przyjęto kierunek odchodzenia od założenia, aby drogi w mieście były bardzo szerokie. Rezerwowane jest minimum terenów pod realizację dróg, to znaczy taka szerokość przestrzeni publicznej, która zagwarantuje satysfakcjonujące rozwiązanie komunikacyjne, przy zachowaniu minimalnej szerokości jaką posiada ulica miejska, a nie szeroka arteria poza miastem. Pani Magdalena Talar-Wiśniewska wyjaśniła, że projektanci mogą pozwolić sobie na zawężenie przebiegu ulicy np. pomiędzy parkami, ponieważ o przepustowości ciągu komunikacyjnego

zadecyduje węzeł komunikacyjny spinający ciąg ulicy z pozostałymi ulicami, stąd pojawiły się zawężenia na poszczególnych odcinkach projektowanych dróg. Następnie wyjaśniła, że przedstawione na dzisiejszej dyskusji korytarze drogowe dają możliwości realizacji dróg o różnorodnych przekrojach, a może nawet mogą być węższe niż obecnie zostały przedstawione. Dodała, że zostały zaprojektowane minimalne szerokości korytarzy drogowych – takie, które pozwolą zagwarantować przepustowość ruchu w przyszłości, poprzez zablokowanie możliwości zabudowy. Ponadto wyjaśniła, że Studium jest dość ogólnym dokumentem, który przesądza o polityce przestrzennej miasta, ale w kierunkowym znaczeniu, to znaczy nie jest dokumentem wykonawczym, ale wskazaniem różnych potrzeb w perspektywie kilku lub kilkunastu lat.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) zapytał jakiej szerokości pas w projektowanych korytarzach drogowych jest planowany do zajęcia, czy to będzie pas o szerokości 50 m czy mniejszy, oraz czy będzie możliwość wybudowania 2 jezdni po 2 pasy ruchu (2+2) i trasy szybkiego tramwaju, które połączą dwie strefy przemysłowe, lub północną część miasta z południową. Wyraził obawę, że będzie to 1 pas (1+1), który nie będzie spełniał oczekiwań mieszkańców.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że szerokości linii rozgraniczających terenów dróg są różne – poszerzają się w rejonie skrzyżowań. Dodał, że niektóre newralgiczne odcinki projektowanych dróg mają szerokości określone w obowiązujących planach miejscowych, np. w rejonie ul. Kurczaki szerokość linii rozgraniczającej projektowanej ulicy „Konstytucyjnej” wynosi minimum 25 m.

Pan Michał Walczak uzupełnił wypowiedź dodając, że w rejonie ul. Kurczaki szerokość projektowanej ulicy „Konstytucyjnej” wynosi od 25 do 68 m.

Pan Marek Gruchała wyjaśnił, że w planie miejscowym w okolicy ul. Rolniczej została stworzona w korytarzu projektowanej ulicy „Konstytucyjnej” rezerwa na ewentualne konstrukcje służące do przejazdu nad koleją.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) zapytał czy ulica „Wojska Polskiego” włączy się w ciąg ul. Drewnowskiej.

Pan Marek Gruchała wyjaśnił, że taki przebieg został ustalony już w Studium uchwalonym w 2018 r. Trasa „Wojska Polskiego” połączy się ze skrzyżowaniem al. Włókniarzy z ul. Drewnowską, następnie przebiegnie ul. Drewnowską do ul. Jana Karłowicza. Dodał, że na etapie projektowania układu komunikacyjnego miasta w obowiązującym Studium zrezygnowano z wyznaczenia korytarza projektowanej ulicy „Wojska Polskiego” w śladzie kopanego obecnie kolejowego tunelu średnicowego.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) zapytał jaka szerokość drogi przewidziana jest na odcinku od al. Włókniarzy do ul. Jana Karłowicza.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że rezerwowany korytarz drogowy pomiędzy Aleją Włókniarzy a ul. Jana Karłowicza jest na tyle szeroki, iż możliwe są tam różne rozwiązania, szerokość ulicy będzie uzależniona m.in. od rozwiązań dotyczących komunikacji zbiorowej zastosowanych podczas budowy tunelu średnicowego.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) wyjaśnił, że jego pytanie wynika z faktu, iż ul. Drewnowska w czasie powstawania przestrzeni publicznej „Manufaktura” została wyremontowana i na zadane wówczas pytanie dlaczego ul. Drewnowska jest wąska otrzymał odpowiedź, iż ze względu na przepływającą w tym rejonie rzekę. Następnie zadał pytanie, dlaczego teraz tego problemu nie ma.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że ul. Drewnowska w czasie, o którym mówił przedmówca, została zaprojektowana na podstawie prognoz natężeń ruchu, które uwzględniały szeroką trasę „Wojska Polskiego”, biegnącą równoległe do ul. Drewnowskiej. Natomiast dzisiaj w liniach rozgraniczających terenu rezerwowanego dla przebiegu ulicy „Wojska Polskiego” została zachowana możliwość poszerzenia ul. Drewnowskiej.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) zapytał następnie jaką najmniejszą przewidzianą szerokość będzie posiadała ulica „Wojska Polskiego”.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że na odcinku równoległym do ul. Rąbieńskiej trasa „Wojska Polskiego” mierzy 23 m z poszerzeniami przy planowanych skrzyżowaniach.

Pan [REDAKTOWANO] zapytał dlaczego przedstawiciele MPU wzięli pod uwagę pokazane obecnie 3 trasy drogowe, a nie wzięli pod uwagę przedłużenia ul. Aleksandra Puszkina. Dodał, że rozwój ruchu komunikacyjnego na ul. Rokicińskiej wzrasta z powodu rozwoju zabudowy mieszkaniowej na osiedlach „Widzew” i „Olechów”, przy jednoczesnym zablokowaniu możliwości przejazdu do części północnej Łodzi przez tory kolejowe „Łódź Fabryczna” – „Łódź Widzew”. Poza tym zniknęła możliwość przejazdu przez ul. Widzewską, a przejazd możliwy jest tylko przez osiedle „Mileszki” i wschodnią autostradę. Zaznaczył, że aby dostać się do północnej części miasta, mieszkańcy muszą dojechać do ul. Niciarnianej, która jest ciągle zakorkowana; natomiast projektując ulicę „Konstytucyjną”, kluczową dla rozwoju komunikacji w mieście, projektanci zmuszą mieszkańców wschodniej części miasta, aby wjechali do centrum ul. Niciarnianą, a następnie dojechali do ulicy „Konstytucyjnej”, przekraczając linię kolejową na wysokości Parku 3 Maja. Według Pana [REDAKTOWANO] wybudowanie przedłużenia

ul. Aleksandra Puszkina oraz wiaduktu w pobliżu stacji Łódź - Widzew pozwoliłoby sprawniej dostać się mieszkańcom wschodniej części Łodzi na północną jej stronę i byłoby bardzo potrzebne. Ponadto według Pana [REDAKTOWANO] koszty budowy pokazanych połączeń, czyli wybudowanie całej trasy „Konstytucyjna” jest o wiele droższe od przeprowadzenia przedłużenia ul. Aleksandra Puszkina przez wiadukt kolejowy do ul. Pomorskiej. Pan [REDAKTOWANO] oświadczył, że złoży uwagę o dołożenie do procedowanej zmiany Studium przedłużenia ul. Aleksandra Puszkina nad trasą kolejową Łódź-Widzew do ul. Pomorskiej lub, jak jest przedstawione na mapie „Docelowy system transportowy sieć drogowo-uliczna kolejowa i tramwajowa”, o przeprowadzenie trasy do autostrady A1 w okolicach Nowosolnej.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że projekt przedłużenia ul. Aleksandra Puszkina znajduje się w obowiązującym Studium, natomiast decyzją Rady Miasta, MPU prowadzi prace obejmujące zmianę Studium w zakresie omawianych 3 korytarzy drogowych, mając świadomość, że w mieście jest sporo innych problemów dotyczących połączeń komunikacyjnych. Dodał, że sprawą przedłużenia ul. Aleksandra Puszkina oraz obwodnicą Nowosolnej zajmuje się Zarząd Inwestycji Miejskich i dziś wiadomo, że jest ona na etapie wydania decyzji środowiskowej, jednak powstał problem związany z dofinansowaniem realizacji wiaduktu kolejowego.

Pan [REDAKTOWANO] stwierdził, że MPU nie zajmuje się finansowymi sprawami miasta.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że nie, jak również nie podejmuje decyzji, którą trasę należy budować. Podkreślił, że obydwie trasy („Konstytucyjna” i przedłużenie ul. Aleksandra Puszkina) znajdują się w obowiązującym Studium.

Pan [REDAKTOWANO] zapytał czy to znaczy, że MPU nie uważa kwestii stworzenia przestrzeni publicznej dla pozostałych dróg za kluczową.

Pani Magdalena Talar-Wiśniewska – Dyrektor MPU zwróciła uwagę, że MPU wykonała analizy i podjęła kroki dotyczące wprowadzenia przestrzeni publicznych dla tych korytarzy drogowych, które podlegają silnej presji urbanizacyjnej i są szczególnie zagrożone, natomiast przedłużenie ul. Aleksandra Puszkina nie podlega tej presji.

Pan [REDAKTOWANO] stwierdził, że MPU zmusza w ten sposób mieszkańców dzielnic „Olechów” i „Widzew” do przemieszczania się do centrum w celu przejechania na północ Łodzi, dodając, że przejazd przez osiedle „Mileszki” lub ul. Niciarnianą jest prawie niemożliwy.

Pani Magdalena Talar-Wiśniewska – Dyrektor MPU wyjaśniła, że MPU nie rozstrzyga o kolejności powstania zmiany Studium dla korytarzy drogowych poszczególnych ulic, ale z analiz wynika, że korytarz ulicy „Konstytucyjnej” jest najbardziej zagrożony powstaniem zabudowy uniemożliwiającej w przyszłości realizację drogi.

Pan [REDACTED] stwierdził, że projektanci MPU zaliczając przedłużenie ul. Aleksandra Puszkina do przestrzeni publicznej doszli do wniosku, że jest to lepsze rozwiązanie dla mieszkańców dzielnic Olechów i Widzew.

Pani Magdalena Talar-Wiśniewska – Dyrektor MPU zgodziła się z Panem [REDACTED] jednak dodała, że projektanci MPU biorą pod uwagę dobro całego miasta, także centrum, które jest komunikacyjnie upośledzone. Następnie wyjaśniła, że celem obecnej zmiany Studium obejmującej omawiane 3 korytarze drogowe jest ochrona ich przed urbanizacją, która w przyszłości uniemożliwi gdziekolwiek poprowadzenie tych ulic, natomiast na dzień dzisiejszy nie ma takiego zagrożenia dla ul. Aleksandra Puszkina.

Pan [REDACTED] zaproponował, aby w ramach obecnych konsultacji z mieszkańcami objąć w przyszłości taką samą ochroną przed urbanizacją i przenieść do przestrzeni publicznych przedłużenie ul. Aleksandra Puszkina.

Pan [REDACTED] zapytał, które ogrody działkowe oraz jaka ich liczba zostanie zniszczona po wprowadzeniu przestrzeni publicznych projektowanej ulicy „Konstytucyjnej”, następnie poprosił o pokazanie miejsc na mapie.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht odpowiedziała, że projektanci nie obliczali dokładnej liczby ogródków działkowych, które obejmie zmiana Studium, ponieważ nie pozwala na to skala szczegółowości Studium. Następnie pokazała rysunek zmiany Studium wraz z granicami obszaru zmiany, na którym wskazała tereny ogrodów działkowych znajdujących się w zasięgu projektowanych korytarzy drogowych.

Pan [REDACTED] zapytał, czy wszystkie ogrody działkowe znajdujące się w zasięgu projektowanej zmiany Studium dla ulicy „Konstytucyjnej” ucierpią przy realizacji tej trasy.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht wyjaśniła, że w czasie powstawania planów miejscowych projektanci wezmą pod uwagę uwarunkowania w zakresie własności działek i zagospodarowania terenów. Dodała, że nie da się uniknąć kolizji z zagospodarowaniem terenów na styku lub wewnątrz korytarza drogowego - choćby przejść dróg przez parki, w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych czy właśnie ogrodów działkowych. Dodała, że na etapie realizacji konkretnych dróg będą zabezpieczone interesy działkowców i zostaną im zaproponowane tereny zamienne dla ogrodów działkowych.

Pani Magdalena Talar-Wiśniewska – Dyrektor MPU podkreśliła, że obecnie omawiane projekty dróg powstały już we wcześniejszych latach, ponieważ są to drogi niezbędne w układzie komunikacyjnym miasta, a ogródki działkowe często powstawały w korytarzach tych dróg, jako tymczasowe zagospodarowanie terenu. Dodała, że władze miasta mając na uwadze dużą wartość ogrodów, na etapie realizacji zabezpieczy interesy działkowców poprzez zamianę gruntów lub inne działania. Zaznaczyła, że projektanci mieli świadomość przy projektowaniu korytarzy drogowych o obecności ogrodów działkowych, jednak nie mieli wyboru innego trasowania, ze względu na stan zainwestowania obszaru.

Pan [REDACTED] podkreślił, że odczytuje, iż na tym etapie prac nie było celem MPU określenie liczby działek ogrodów działkowych, które ucierpią przez wprowadzenie zmiany Studium, a jedynie określenie o ile metrów przesunąć i w którym miejscu poprowadzić korytarz drogowy.

Pani Magdalena Talar-Wiśniewska – Dyrektor MPU dodała, że wybór polegał na wchodzeniu w konflikt z zastanym zagospodarowaniem terenu lub własnością i dlatego zdecydowano się na takie korytarze drogowe, które są optymalne. Wyjaśniła, że najlepszą opcją dla projektantów byłoby zarezerwowanie korytarzy drogowych o szerokości 120 m, które dają swobodę projektową, jednak założeniem tej zmiany Studium było szukanie takich parametrów dróg, które będą optymalne, czyli stanowią niezbędne minimum, w którym zmieści się droga o prawidłowej przepustowości i będzie możliwe wprowadzenie pasów zieleni, przy jednoczesnym zminimalizowaniu konfliktu z zastanym zagospodarowaniem przestrzennym.

Pan [REDACTED] zapytał jaki wpływ ma wprowadzenie tej zmiany Studium na podziały geodezyjne działek. Wyjaśnił, że chodzi mu o przedłużenie ul. Kaczeńcowej i dodał, że na jej trasie 2 lata temu między ul. Rąbieńską i ul. Podchorążych oraz między osiedlem „Mirabelkowym” i ul. Legnicką znajdowała się duża działka umożliwiająca przeprowadzenie korytarza drogowego, proponowanego w Studium. Dodał, że po wprowadzeniu podziału geodezyjnego pod wybudowanie nowego osiedla mieszkaniowego obszar został podzielony. Następnie zapytał czy MPU bierze pod uwagę to, że wprowadzenie tam projektowanego korytarza drogowego ulicy „Kaczeńcowej” spowodowałoby zabranie części działek nowo wybudowanych domów.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht wyjaśniła, że zasady podziału działek określa plan miejscowy (nie Studium), natomiast celem zaproponowanego obecnie wyznaczenia korytarzy drogowych jest zatrzymanie w ich obrębie procesów inwestycyjnych oraz możliwości dalszego podziału działek.

Pan [REDAKTOWANO] stwierdził, że MPU ma w tej sytuacji utrudnioną możliwość projektowania korytarzy drogowych na już zastanych podziałach geodezyjnych działek.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) zapytał, dlaczego w projekcie zmiany Studium nie uwzględniono ul. Kaczeńcowej, która jest zagrożona presją urbanizacyjną oraz ile wynosi szerokość pasa drogowego ulicy „Wojska Polskiego” wzdłuż ul. Rąbieńskiej. Dodał, że słyszał na obecnej dyskusji publicznej o pasie drogowym, który może wynosić 23 m lub 25 m, co jego zdaniem jest zdecydowanie za mało, zwłaszcza, że jest to zjazd do trasy S14. Następnie zapytał, czy jest możliwość poszerzenia tego pasa oraz dlaczego projektanci zakładają najmniejsze szerokości pasów drogowych w swoich projektach, zamiast dążyć do zabezpieczenia możliwości wybudowania ścieżek rowerowych czy chodników. Zauważył, że projektowana ulica „Wojska Polskiego” ma przejąć ruch komunikacyjny z osiedli „Złotno”, „Zdrowie” i części „Teofilowa”.

Pani Magdalena Talar-Wiśniewska – Dyrektor MPU zaznaczyła, że projektanci Studium zaproponowali optymalne szerokości korytarzy drogowych, takie w których przy minimalnym przejęciu terenów przez gminę uwzględniona zostanie także zielen w miejscach, gdzie jest to możliwe. Dodała, że projektanci odchodzą od decyzji z lat 70-tych, które narzucały budowę arterii o 150 m szerokości w liniach rozgraniczających.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) zapytał jak wyglądałby ruch w mieście gdyby zostały zamknięte 2 pasy ruchu na al. Włókniarzy; dodał, że jego pytanie wynika z wypowiedzi Pani Magdaleny Talar-Wiśniewskiej, o tym że zwężenie ulic jest dobrym rozwiązaniem.

Pani Magdalena Talar-Wiśniewska – Dyrektor MPU wyjaśniła, że w węższych liniach rozgraniczających można pomieścić taki program drogowy jaki jest potrzebny dla danego terenu, projektując go precyzyjnie i racjonalnie.

Pani [REDAKTOWANO] przedstawiając się jako mieszkanka ul. Łubinowej powiedziała, że wraz z innymi mieszkańcami nie jest zainteresowana drogą czteropasmową przebiegającą przez ich osiedle, dodała, iż według niej taki stan rzeczy jest powodem tego, że nie zaprojektowano ciągów komunikacyjnych do nowego osiedla na ul. Rąbieńskiej, następnie zapytała dlaczego nie poszerzono ul. Rąbieńskiej, oświadczyła, że mieszkańcy tego terenu będą protestować przeciwko wybudowaniu czteropasmowej drogi przez ich osiedle.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) stwierdził, że bez odpowiednio zaprojektowanej szerokiej ulicy „Wojska Polskiego” nie będzie można przejechać przez ul. Rąbieńską, ul. Złotno oraz przyszłą ulicę „Wojska Polskiego”.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) dodał, że obecnie nie można przejechać przez ul. Aleksandrowską, ponieważ ul. Kaczeńcowa jest zakorkowana.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) stwierdził, że według niego optymalne i racjonalne projektowanie pasa drogowego mija się z celem, następnie zapytał czy na obecnym etapie można jeszcze składać wnioski o poszerzenie pasa ulicy „Wojska Polskiego”.

Pani Karolina Godos odpowiedziała, że uwagi można składać do dnia 30 września, natomiast wyłożenie dokumentu do publicznego wglądu trwa do 8 września i w tym czasie można zadzwonić, lub przyjść osobiście do MPU w celu złożenia uwagi i uzyskania informacji na temat zmiany Studium.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) zapytał ponownie o brak w projekcie zmiany Studium przedłużenia ul. Kaczeńcowej, która również zagrożona jest procesem urbanizacji.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht odpowiedziała, że zakres obecnej zmiany Studium został ściśle określony w uchwale o przystąpieniu do zmiany Studium i złożeniu uwagi, w której będzie propozycja poszerzenia zakresu dróg, które mogłyby być uznane jako priorytetowe przestrzenie publiczne (i jednocześnie mogłyby być objęte zamrożeniem procesów inwestycyjnych), obecnie nie jest możliwe – byłoby to sprzeczne z założeniami podjętej uchwały. Dodała, że propozycje złożone na dzisiejszej dyskusji są bardzo cenne dla projektantów. Wyjaśniła, że przy obecnej zmianie Studium włączenie projektowanej ulicy „Kaczeńcowej” formalnie nie jest możliwe, ale przy kolejnej zmianie Studium sprawa ta na pewno zostanie rozważona.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) przedstawiając się jako mieszkaniec osiedla „Złotno”, zapytał w jaki sposób zostanie rozwiązana obsługa komunikacyjna ulic: Podchorążych, Złotno i Rąbieńskiej w związku z wykonaniem i zakończeniem budowy drogi szybkiego ruchu S14. Dodał, że ze względu na rezygnację z węzła „Łódź-Teofilów i przekształcenie go na węzeł „Aleksandrów” ruch z drogi S14 do centrum przejdzie ul. Szczecińską następnie ulicami: Złotno, Podchorążych oraz Rąbieńską, która ze względu na presję urbanistyczną jest zakorkowana. Nadmienił, że jeżeli miałyby powstać ulica „Wojska Polskiego”, która nie będzie podłączona do węzła i ruch z drogi S14 będzie przebiegał przez ul. Szczecińską, to czy nie powinna być przewidziana przebudowa ul. Szczecińskiej, przynajmniej do ul. Aleksandrowskiej, obsługującej zwiększony ruch.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że plany dotyczące drogi S14 wykraczają poza możliwości decyzyjne władz miasta; dodał, że walczą one o powstanie węzła komunikacyjnego w kierunku Łodzi, decyzje w tej sprawie podejmuje

Generalna Dyrekcja Dróg i Autostrad. Podkreślił, że zdaje sobie sprawę, że brak budowy nowych ulic spowoduje ryzyko obciążenia nadmiernym ruchem ul. Złotno i ul. Rąbieńskiej.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) zapytał, czy MPU jest przygotowana na warianty budowy dróg przedstawione przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad, dodał, że trasa „Wojska Polskiego” była wcześniej projektowana w związku z powstaniem węzła „Łódź-Teofilów”, który prawdopodobnie nie powstanie.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że obecnie obowiązuje Studium, w którym znajduje się stan docelowy dróg i projektanci zakładają, że węzeł „Łódź- Teofilów” – zjazd z drogi S14 – powstanie, dlatego nie ma podstaw aby projektować alternatywny korytarz drogowy.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) zapytał, czy skoro rozbudowa ul. Szczecińskiej była uwarunkowana powstaniem węzła „Łódź-Teofilów”, a węzeł nie będzie być może zrealizowany, to czy władze miasta będą w jakiś sposób reagować w tej sprawie, ponieważ ul. Szczecińska nie jest zdolna przejąć ruchu, który powstanie po wybudowaniu drogi S14.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że MPU nie decyduje o takich kwestiach, decyduje o tym Zarząd Inwestycji Miejskich, natomiast zmiana Studium jest odrębnym aspektem.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) zapytał, czy w związku z brakiem węzła „Łódź-Teofilów” Studium ulegnie zmianie.

Pan Marek Gruchała oświadczył, że nie jest w stanie odpowiedzieć na to pytanie, ponieważ sprawa kształtowania układu komunikacyjnego Łodzi jest również zależna od stanowiska gmin sąsiednich i innych podmiotów, takich jak Generalna Dyrekcja Dróg i Autostrad.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) stwierdził, że jeżeli nie powstanie węzeł komunikacyjny „Łódź-Teofilów” to celowość powstania ulicy „Wojska Polskiego” się zmienia, ze względu na brak obsługi zjazdu z drogi S14.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że trasa „Wojska Polskiego” oprócz dojazdu do drogi S14 ma jeszcze inne kluczowe funkcje, takie jak zapewnienie połączenia osiedla „Teofilów” z centrum miasta, a także odciążenie istniejących ulic m.in. Złotno czy Podchorążych.

Pan Krzysztof Gnidziński wyjaśnił, iż w czasie rozmowy z Generalną Dyrekcją Dróg i Autostrad MPU otrzymało zapewnienie o jej staraniach wybudowania zjazdów i wyjazdów w miejscu planowanego węzła komunikacyjnego,

aby w przyszłości można było wybudować węzeł „Łódź-Teofilów” bez dużej ingerencji w drogę S14.

Pan Michał Walczak dodał, że MPU zakłada wybudowanie węzła „Łódź-Teofilów” oraz przystosowanie do niego całego korytarza ulicy „Wojska Polskiego”, zgodnie z zasadami obsługi komunikacyjnej miasta ustalonymi w obowiązującym Studium.

Pani [REDAKTOWANE], która przedstawiła się jako mieszkanka osiedla „Majowe” przy ul. Stanisława Przybyszewskiego, poddała w wątpliwość cel powstania południowego odcinka ulicy „Konstytucyjnej” skoro dwa kilometry dalej znajduje się al. Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego.

Pan Marek Gruchała wyjaśnił, że w ramach obecnej zmiany Studium nie można zrezygnować z projektowania ulicy „Konstytucyjnej”. Przedstawione w procedowanej zmianie Studium 3 drogi, w tym południowy odcinek ulicy „Konstytucyjnej” zostały wyznaczone w obowiązującym Studium z 2018 r.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) zapytał czy obecna zmiana Studium była konsultowana z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w temacie powstania trasy „Wojska Polskiego”.

Pan Michał Walczak wyjaśnił, że w myśl obowiązujących przepisów, miasta na prawach powiatu same odpowiadają za realizację swoich dróg (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych), dlatego nie ma obowiązku konsultacji w tym zakresie z GDDKiA.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) kontynuując swoją wcześniejszą wypowiedź wyjaśnił, że skoro powstanie zjazd z drogi S14 w stronę Aleksandrowa Łódzkiego, które w swoim Studium posiada planowaną obwodnicę, byłoby naturalną rzeczą, gdyby miasto skonsultowało się z GDDKiA w celu wynegocjowania korzyści dla siebie.

Pan Michał Walczak wyjaśnił, że obowiązujące Studium zakłada powiązanie trasy „Wojska Polskiego” z planowanym węzłem komunikacyjnym „Łódź-Teofilów”, natomiast łącznik węzła ze skrzyżowaniem ul. Szczecińskiej i „Wojska Polskiego” leży poza granicami Łodzi i jego realizacja znajduje się w gestii GDDKiA.

Pan (osoba bez podania imienia i nazwiska) zapytał, czy fakt zaprojektowania trasy „Wojska Polskiego” od ul. Jana Karskiego w stronę osiedla „Doły” wyklucza wejście w życie projektu przeprowadzenia jej pod ziemią.

Pan Marek Gruchała wyjaśnił, że zaprojektowany w centrum odcinek ulicy „Wojska Polskiego” łączy ul. Bazarową z istniejącą ul. Wojska Polskiego. Dodał, że ten teren objęty został obowiązującym planem miejscowym i można się zapoznać z rozwiązaniami przestrzennymi znajdującymi się w planie. Następnie wyjaśnił, że obecnie (w stanie istniejącym) ul. Wojska Polskiego nie posiada ciągłości przebiegu, natomiast w obowiązującym Studium z 2018 r. ciągłość jej trasowania jest przewidziana. Dodał, że obecnie trasowanie ulicy „Wojska Polskiego” na wschód od ul. Jana Karskiego nie wchodzi w zakres zmiany Studium.

Pani [REDACTED] odnosząc się do problemu poruszonego w dyskusji, dotyczącego przeniesienia obsługi ruchu komunikacyjnego z ulicy „Konstytucyjnej” na ul. Aleksandra Puszkina, powiedziała, że południowy odcinek ulicy „Konstytucyjnej” w przyszłości ma obsługiwać ruch samochodów dostawczych do fabryki Hutchinson, ASKO oraz hal magazynowych na „Jędrzejowie Przemysłowym”. Dodała, że Stowarzyszenie „Czyste Chojny” wielokrotnie występowało o zastąpienie południowego odcinka trasy „Konstytucyjnej” przedłużeniem ul. Aleksandra Puszkina. Według Pani [REDACTED] byłaby to ogromna oszczędność finansowa dla miasta, ponieważ ul. Aleksandra Puszkina na odcinku od osiedla „Widzew” do ul. Gen. Jarosława Dąbrowskiego jest dwujezdniowa, posiada trzy pasy ruchu, i nie jest odpowiednio wykorzystana, chociaż posiada dobrą lokalizację. Jej lokalizacja przebiega przez centrum „Dąbrowy Przemysłowej”. Ponadto według Pani [REDACTED] ta ulica mogłaby być zostać przedłużona w kierunku „Jędrzejowa Przemysłowego”, co pozwoliłoby na obsłużenie ruchem komunikacyjnym hal przemysłowych. Dodała, że obecnie firma Panattoni kończy budowę drogi pomiędzy budynkami tych hal, droga ta będzie połączona komunikacyjnie z ul. Aleksandra Puszkina. Pani [REDACTED] oświadczyła, że ruch komunikacyjny na południowym odcinku trasy „Konstytucyjnej” będzie bardzo uciążliwy dla mieszkańców nowego osiedla „Chojny Park” oraz osiedla domów jednorodzinnych, znajdujących się przy trasie „Konstytucyjna”. Dodała, że dla mieszkańców tych terenów uciążliwe jest także sąsiedztwo fabryki Hutchinson. Pani [REDACTED] powiedziała, że mieszkańcy „Chojen” walczą o czyste powietrze na ich osiedlu oraz sprzeciwiają się emitowaniu hałasu przez fabrykę Hutchinson. Wyraziła obawę, że zostanie im dołożony kolejny hałas komunikacyjny od ulicy „Konstytucyjnej” oraz połączenia ul. Kurczaki z ul. Jędrzejowską. Dodała, że po wybudowaniu trasy „Konstytucyjna” zostanie odizolowany teren z domami jednorodzinnymi wraz z fabryką Hutchinson, w związku z czym ulegnie on degradacji. Ponadto zwróciła uwagę na ogromny ruch komunikacyjny na ul. Płaskiej, gdzie znajduje się przejazd kolejowy; wyraziła obawę, że po zrealizowaniu południowego odcinka trasy „Konstytucyjna”, który będzie połączony z trasą

„Górna” ten ruch znacząco zostanie zwiększony. Zaznaczyła, że takich projektów nie powinno się tworzyć w centrum istniejącej zabudowy mieszkaniowej. Następnie zaproponowała, aby wewnętrzny ring drogowy zakończyć na ul. Śląskiej, następnie dołączyć do ul. Niższej nie wchodząc na tereny zabudowy mieszkaniowej, a fabryce Hutchinson umożliwić dostęp do sieci drogowej z wykorzystaniem ul. Aleksandra Puszkina.

Pozostałe zagadnienia poruszone w dyskusji – zgłoszone w trakcie dyskusji prowadzonej na czacie:

Zagadnienie 1: czy przedstawione korytarze drogowe będą posiadały możliwość realizacji w ich obrębie tras tramwajowych oraz bezkolizyjnych skrzyżowań.

Pan Marek Gruchała odpowiedział, że na stronie internetowej MPU w zakładce „Studium” znajduje się główny schemat docelowego systemu transportowego miasta, gdzie zostały pokazane miejsca, w których władze miasta planują budowę tras tramwajowych, w uzgodnieniu z odpowiednimi wydziałami. Dodał, że kwestia węzłów komunikacyjnych wielopoziomowych zostanie rozstrzygnięta na etapie sporządzania szczegółowego projektu i prognoz ruchu dotyczących konkretnych skrzyżowań.

Zagadnienie 2: w jakim czasie będą realizowane plany miejscowe dla poszczególnych odcinków korytarzy drogowych.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht wyjaśniła, że w pierwszej kolejności musi zostać sporządzona i uchwalona zmiana Studium, która nałoży obowiązek sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla 3 projektowanych ulic. Następnie zostaną opracowane uchwały o przystąpieniu do sporządzenia planów miejscowych oraz harmonogram ich sporządzania na kolejne lata.

Zagadnienie 3: co stanie się z ul. Wykową po przedłużeniu ulicy „Wojska Polskiego”, która stanowi jedno z nielicznych połączeń osiedla „Złotno” z osiedlem „Teofilów”.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht pokazała na mapie z naniesionym korytarzem ulicy „Wojska Polskiego” ul. Wykową, która znalazła się w poszerzeniu korytarza drogowego, informując, że przejazd ul. Wykową będzie nadal funkcjonował.

Pan Marek Gruchała dodał, że tak jak zostało powiedziane we wskazanym miejscu znajduje się teren przeznaczony na ewentualne skrzyżowanie.

Zagadnienie 4: ile czasu będzie blokowana możliwość wydawania decyzji o warunkach zabudowy w korytarzach drogowych po uchwaleniu zmiany Studium.

Pani Barbara Wysmyk-Lamprecht odpowiedziała, że obowiązujące przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym dla obszarów dla których należy obowiązkowo sporządzić plan miejscowy, ustalają konieczność zawieszenia postępowań administracyjnych w sprawie ustalenia warunków zabudowy do czasu uchwalenia planu. Dodała, że planach miejscowych zostaną zawarte dyspozycje przestrzenne – zostaną określone tereny przeznaczone pod odpowiednie zagospodarowanie przestrzenne (tereny zajęte pod drogę, zieleni i inne). Po uchwaleniu planu możliwość wydawania decyzji zostanie przywrócona.

Zagadnienie 4: gdzie i kiedy zostanie udostępnione nagranie z obecnej dyskusji publicznej.

Pani Karolina Godos wyjaśniła, że z dyskusji publicznej sporządzony zostanie protokół, który będzie opublikowany na stronie internetowej MPU w zakładce „Studium”.

III. Ustalenia z dyskusji:

Pani Karolina Godos poinformowała uczestników dyskusji, że wyłożenie projektu planu do publicznego wglądu trwa od 18 sierpnia do 8 września 2021 r., zaś termin składania uwag upływa 30 września 2021 r. Uwagi, które wpłyną w terminie, będą miały oficjalne rozstrzygnięcie zarządzeniem Prezydenta Miasta Łodzi wraz z uzasadnieniem uwzględnienia bądź odrzucenia uwag. Dodała, że wspomniane zarządzenie zostanie opublikowane na stronie BIP UMŁ oraz podlinkowane na stronie MPU.

Pani Karolina Godos zachęciła do kontaktu i zapoznania się z projektem zmiany Studium na stronie internetowej MPU, osobiście w siedzibie MPU na al. Tadeusza Kościuszki 19 w godzinach od 8.00 do 16.00, a we wtorki od 9.00 do 17.00, oraz do kontaktu telefonicznego.

Protokół sporządzono w 3 egzemplarzach z przeznaczeniem:

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

Protokół zawiera dwadzieścia pięć ponumerowanych stron oraz listę obecności.

Łódź, dnia 16 września 2021 r.

Protokół sporządziła:

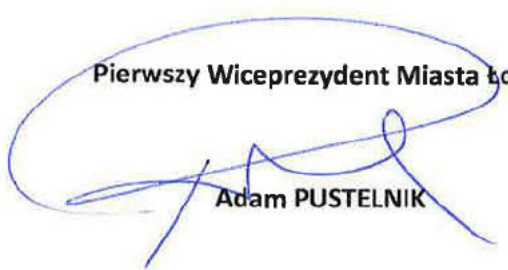
Anna Lipińska



Specjalista w Zespole

Projektowym Nr 2 w MPU w Łodzi

Pierwszy Wiceprezydent Miasta Łodzi



Adam PUSTELNIK

Lista obecności na dyskusji publicznej nad rozwiązaniami przyjętymi w projekcie zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi w zakresie dotyczącym określenia obszarów przestrzeni publicznej - projektowanych dróg:

1. [REDACTED]
2. [REDACTED]
3. [REDACTED]
4. [REDACTED]
5. [REDACTED]
6. [REDACTED]
7. [REDACTED]
8. [REDACTED]
9. [REDACTED]
10. [REDACTED]
11. [REDACTED]
12. [REDACTED]
13. [REDACTED]
14. [REDACTED]
15. [REDACTED]
16. [REDACTED]
17. [REDACTED]
18. [REDACTED]
19. [REDACTED]
20. [REDACTED]
21. [REDACTED]
22. [REDACTED]
23. [REDACTED]
24. [REDACTED]
25. [REDACTED]
26. [REDACTED]
27. [REDACTED]
28. [REDACTED]
29. [REDACTED]
30. [REDACTED]
31. [REDACTED]
32. [REDACTED]
33. [REDACTED]
34. [REDACTED]

35. [REDACTED]
36. [REDACTED]
37. [REDACTED]
38. [REDACTED]
39. [REDACTED]
40. [REDACTED]
41. [REDACTED]
42. [REDACTED]
43. [REDACTED]
44. [REDACTED]
45. [REDACTED]
46. [REDACTED]
47. [REDACTED]
48. [REDACTED]
49. [REDACTED]
50. [REDACTED]
51. [REDACTED]
52. [REDACTED]
53. [REDACTED]
54. [REDACTED]
55. [REDACTED]
56. [REDACTED]
57. Osoba bez podania imienia i nazwiska
58. Osoba bez podania imienia i nazwiska
59. Osoba bez podania imienia i nazwiska
60. Osoba bez podania imienia i nazwiska
61. Osoba bez podania imienia i nazwiska
62. Osoba bez podania imienia i nazwiska
63. Osoba bez podania imienia i nazwiska
64. Osoba bez podania imienia i nazwiska
65. Osoba bez podania imienia i nazwiska
66. Osoba bez podania imienia i nazwiska
67. Osoba bez podania imienia i nazwiska
68. Osoba bez podania imienia i nazwiska
69. Osoba bez podania imienia i nazwiska
70. Osoba bez podania imienia i nazwiska
71. Osoba bez podania imienia i nazwiska
72. Osoba bez podania imienia i nazwiska
73. Osoba bez podania imienia i nazwiska
74. Osoba bez podania imienia i nazwiska
75. Osoba bez podania imienia i nazwiska

76. Osoba bez podania imienia i nazwiska
77. Osoba bez podania imienia i nazwiska
78. Osoba bez podania imienia i nazwiska
79. Osoba bez podania imienia i nazwiska
80. Osoba bez podania imienia i nazwiska
81. Osoba bez podania imienia i nazwiska
82. Osoba bez podania imienia i nazwiska
83. Osoba bez podania imienia i nazwiska
84. Magdalena Talar-Wiśniewska – MPU, Dyrektor MPU
85. Paulina Górską – p.o. z-cy Dyrektora MPU
86. Barbara Wysmyk-Lamprecht – MPU, Kierownik Zespołu Projektowego nr 2
87. Maria Biernacka – MPU
88. Karolina Godos – MPU
89. Anna Lipińska - MPU
90. Marek Gruchała – MPU
91. Krzysztof Gnidziński – MPU
92. Michał Walczak – MPU