



Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu

Stowarzyszenie zwykłe, zarejestrowane 1 czerwca 2004 r. w Łodzi, nr rej. SSP-V-5011/15/04

Adresy do korespondencji:
91-850 Łódź, ul. Marysińska 88A/30
e-mail: ipt_lodz@toya.net.pl

www.ipt_lodz.toya.net.pl

Łódź, dn. 18/05/2010

Zarząd Dróg i Transportu
ul. Piotrkowska 175
90-447 Łódź

Szanowni Państwo

Zgodnie z ustaleniami na spotkaniu w dn. 11 V 2010 r. wyrażamy naszą opinię co do zamierzenia inwestycyjnego, określanego jako „modernizacja linii tramwajowej wschód-zachód w Łodzi”, jak również załączamy kilka propozycji możliwych rozwiązań.

1. Zważywszy specyfikę przedmiotowej linii jej „modernizacja” powinna obejmować:
 - a) remont i modernizację torowiska, modernizację i wymianę taboru w tym zwiększenie jego pojemności odpowiednio do potrzeb przewozowych;
 - b) zwiększenie dostępności przystanków – przede wszystkim dla niepełnosprawnych, jak również – jeśli zajdzie potrzeba – przez lepszą lokalizację przystanków w pobliżu generatorów ruchu oraz uproszczenie dróg dojazdu na przystanki;
 - c) podniesienie jakości przestrzeni i jej humanizację – przede wszystkim na przystankach, w ich otoczeniu i na dojeżdżaniach – przy użyciu środków urbanistycznych i architektonicznych;
 - d) skrócenie dróg przejścia w relacjach przesiadkowych, stworzenie przyjaznych użytkownikom węzłów przesiadkowych (integracja sieci) – szczególnie:
 - na krańcach linii, służących obsłudze peryferii za pomocą linii dowożących,
 - na przecięciach z zasadniczymi ciągami komunikacyjnymi, zwłaszcza transportu szynowego,
 - w obrębie osiedli dla ich pełnego powiązania z nieatrakcyjnie prowadzoną linią tramwajową;
 - e) stworzenie i utrzymanie spójnego zestawu rozwiązań do prowadzenia ruchu w sytuacjach awaryjnych (dróg przejazdów awaryjnych, zjazdów międzytorowych, krańcówek pośrednich, zapasowych torów odstawczych);
 - f) przyspieszenie przejazdu tramwajów tam, gdzie to niezbędne i możliwe do wykonania – jednak bez ograniczania dostępności i – możliwie – bez wydłużania dróg dojazdu.

Niniejsze cele dotyczyć powinny całej trasy i powinny brać pod uwagę potrzeby innych elementów sieci transportu publicznego miasta. Zostały one wymienione w kolejności odpowiadającej hierarchii potrzeb dla tej konkretnej inwestycji (obecną prędkość ruchu na tej linii można uznać za zadowalającą).

2. Przedstawiony przez ZDiT zakres zamierzenia „modernizacji” uważamy za niewystarczający dla wypełnienia zadania określonego tytułem. Co więcej - nosi on znamiona działalności szkodliwej dla spełnienia celów określonych wyżej i wykorzystywania funduszy niezgodnie z ich przeznaczeniem. Wpływają na to następujące okoliczności:
 - a) likwidacja łącznic między trasą al. Piłsudskiego a ciągiem ulic Śmigłego-Rydza i Kopcińskiego spowoduje dekompozycję systemu tramwajowego tak w normalnej eksploatacji, jak i w okolicznościach awaryjnych. Wymusza ona bowiem przesiadki w miejscu, gdzie dobrze funkcjonuje układ rozgałęźny, charakterystyczny dla tramwaju i stanowiący jego główną zaletę;
 - b) przełożenie trasy pod poziom terenu spowoduje nie tylko ogromny wzrost kosztów inwestycji i późniejszego utrzymania trasy, ale również utrudni dostęp do przystanków i – najprawdopodobniej – zamiast humanizacji ich otoczenia – stworzy przestrzenie nieprzyjazne użytkownikom i stanowiące miejsce zagrożenia bezpieczeństwa osobistego (proponowany tunel nie jest położony w żywotnym obszarze centralnym miasta, ale na zaniedbanych peryferiach śródmieścia).

3. Ponadto, usunięcie przystanków z przestrzeni miejskich wymagających ożywienia – takich jak teren dawnego Wodnego Rynku i obszar Księżego Młyna (przystanek „Przędzalniana”) – utrudni proces rewitalizacji, tym bardziej, że nie towarzyszą mu żadne działania o charakterze przestrzenno-programowym. Wyrażamy również poważne wątpliwości co do skuteczności zmniejszenia kongestii drogowej wskutek planowanej jednocześnie budowy tunelu drogowego na al. Piłsudskiego i braku powiązania z ulicą Nowotargową. Rozcięcie ciągu Mickiewicza – Piłsudskiego – Nowotargowa, czyli mającej powstać wewnętrznej obwodnicy centrum, nie wydaje się uzasadnione wystarczająco trudnościami wynikającymi z deficytu przepustowości samej al. Piłsudskiego. Dla zespołu Dworca Fabrycznego ulica Nowotargowa stanowić ma przecież główny szlak doprowadzający ruch z większości obszaru miasta, a nie tylko z dzielnic południowych. Wielkość ruchu kołowego w centrum powinny regulować gabaryty ulic doprowadzających – i jest to najlepsza droga do zachowania jego zadowalającej płynności. Żaden układ drogowy centrum i śródmieścia nie jest w stanie przenieść wszystkich potrzeb – trzeba więc regulować jego poziom innymi środkami polityki transportowej.
4. Jesteśmy zdania, że cele nakreślone w pktcie 1 wyczerpują treść zadania określonego jako „modernizacja linii tramwajowej”. Wymagają one i tak wysokich nakładów inwestycyjnych i znacznego wysiłku, nieraz wykraczającego poza wymagania określone ogólnymi przepisami prawa budowlanego. Aby uzyskać pożądaną efekt, nie można przerzucić całej odpowiedzialności za formę rozwiązań na wykonawcę projektu realizacyjnego, który będzie zainteresowany rozwiązaniami najtańszymi, a niekoniecznie najskuteczniejszymi w oddziaływaniu na społeczną percepcję systemu transportu publicznego jako nowoczesnego i „modnego”. Postulowany element modernizacji systemu drogowego uznajemy za niezwiązany bezpośrednio z modernizacją tramwaju i niekonieczny w tak określonym zadaniu inwestycyjnym. Co więcej – uznajemy go za bezcelowy, zwłaszcza w świetle ogromnych potrzeb generowanych przez rewitalizację miasta, budowę „Nowego Centrum Łodzi” i utrzymanie/modernizację sieci transportu publicznego.
5. W naszym przekonaniu modernizacja linii powinna obejmować poprawę integracji trasy w układzie transportowym oraz układzie przestrzennym miasta i polepszenie jej dostępności. Szczególnie należy doprowadzić do poprawy funkcjonowania lub budowy węzłów przesiadkowych na inne linie transportu publicznego (oraz – w miarę możliwości na samochód). Ponadto powinno się zmierzać do humanizacji przestrzeni arterii, którą stanowi aleja Piłsudskiego i ulica Rokicińska – na przykład przez wprowadzenie szpalerów drzew na pas rozdzielający. Działanie to jest szczególnie istotne w przypadku przedmiotowej trasy ze względu na niską atrakcyjność jej prowadzenia i niski stopień powiązania z obsługiwanymi obiektami. Koncepcje rozwiązania przykładowych węzłów znajdują się w załącznikach.

Kilka propozycji rozwiązań szczegółowych możliwych do włączenia w ramy zadania „modernizacja linii tramwajowej wschód-zachód w Łodzi” zawiera publikacja: J. Wesołowski, A. Zalewski *Integracja systemu transportu szynowego w śródmieściu Łodzi* (w załączeniu). Dotyczą one:

- a) przystanku przy Szpitalu Wojskowym (str. 118 i nn., 158)
- b) przystanku "Galeria Łódzka" (str. 125, 159)
- c) węzła Dworzec Kaliski (str. 147 i nn., 163)
- d) całości trasy - tabor (str. 82 i nn, 87 i nn.)

Należy do nich dołączyć postulat stworzenia tramwajowo-autobusowych węzłów przesiadkowych na peryferyjnych odcinkach linii, stanowiących obszar integracji z modernizowaną trasą linii dowożących.

6. Ewentualne podjęcie się przedłużenia linii na teren zespołu osiedli mieszkaniowych Olechów – Janów wymaga przede wszystkim efektywnego przeprowadzenia jej przez obsługiwany obszar. Prowadzenie trasy w pasie rozdzielczym ul. Rokicińskiej uznajemy za bezcelowe i noszące znamiona marnotrawstwa funduszy publicznych.

*Z poważaniem
W imieniu Stowarzyszenia*

*Jacek Wesołowski
Tomasz Bużalek
Piotr Szalkowski*