

Uchwała nr 4 z dnia 10 maja 2011r. w sprawie wykonania bieżących udogodnień dla ruchu pieszych

Wyposażenie miasta w sposób umożliwiający sprawne przemieszczenia piesze jest jednym z filarów zrównoważonej mobilności. Ze względu na niską prędkość poruszania się pieszych podstawą jest zapewnienie możliwości przejścia w linii możliwie zbliżonej do prostej, a także humanizacja otoczenia, w jakim poruszają się i przebywają piesi. Tworzenie ciągów pieszych powinno wynikać z rozmieszczenia podstawowych generatorów ruchu i prowadzić do ich sprawnego i logicznego połączenia ze sobą. Generatorami ruchu wymagającymi szczególnej uwagi są dworce i przystanki komunikacji miejskiej, obiekty i zespoły obiektów użyteczności publicznej, duże zakłady pracy, budynki i zespoły mieszkalne.

Zespół dostrzega poważne i rażące niedostosowanie przestrzeni Łodzi do potrzeb ruchu pieszego, w tym osób o ograniczonych możliwościach ruchowych (osób niepełnosprawnych ruchowo, starszych, osób z wózkami dziecięcymi i ciężkim bagażem). Radykalna poprawa tego stanu może zostać osiągnięta minimalnym nakładem środków i w krótkim czasie. Za wymagające natychmiastowej reakcji zespół uważa:

1. **Osiedle Widzew Wschód.** Zespół uważa za niezbędną budowę przejścia dla pieszych przez ul. Rokocińską na wysokości ul. Gorkiego ze względu na duże natężenie ruchu pieszych i znaczące odległości między poszczególnymi przekroczeniami, zwłaszcza umożliwiającymi bezpieczne przejście wszystkim użytkownikom. Zespół stoi na stanowisku, iż przejście powinno zostać wyznakowane w drugim kwartale 2011 r., jako że jego stworzenie nie wymaga korekty przebiegu jezdni. Propozycję budowy kładki zespół kategorycznie odrzuca jako zbyt kosztowną tak w budowie jak i dozorowaniu oraz utrzymaniu. Doświadczenia płynące z eksploatacji sąsiednich przejść dwupoziomowych jednoznacznie wskazują, że miasto nie jest w stanie podjąć utrzymania ładu i bezpieczeństwa w ich obrębie. Praktyka polska i europejska wskazuje, że na drodze tej klasy i parametrów zapewnienie bezpieczeństwa w obrębie przejścia jednopoziomowego jest w pełni wykonalne.

Zespół uważa jednocześnie, że w ramach przebudowy linii tramwajowej we wskazanym miejscu powinien zostać uruchomiony przystanek tramwajowy.

2. **Kampus Politechniki Łódzkiej** pomiędzy ulicami Radwańską i Wróblewskiego. Zespół uważa budowę jednopoziomowego przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerzystów za kwestię absolutnie kluczową. Niedopuszczalne jest, aby kampus uczelni wyższej generujący ogromne natężenie ruchu niezmotoryzowanego pozostawał rozcięty nieprzekraczalną arterią kołową. Zespół stoi na stanowisku, że przejście dla pieszych przez al. Politechniki powinno zostać wyznakowane w II kwartale 2011r., zaś do końca roku 2011 powinny powstać również przystanek tramwajowo – autobusowy, przejazd dla rowerów, drugie (uzupełniające) przejście dla pieszych prowadzące na przystanek i sygnalizacja świetlna zabezpieczająca ruch pieszych i rowerzystów. Zespół podkreśla, że nie jest to inwestycja wymagająca włączenia w szerszy program inwestycyjny.
3. **Dojścia na przystanki tramwajowe.** Powszechną praktyką w obszarach miejskich jest istnienie dojeżdż na przystanki tramwajowe z obu końców platformy przystanku, przy czym nierzadko zabezpieczone sygnalizacją świetlną pozostaje tylko jedno z

przejść, względnie instalowana jest sygnalizacja współpracująca. Takie rozwiązanie nie tylko skraca drogę dojścia na przystanek, ale także rozładowuje tłok na dojściu do przystanku i na samej platformie przystankowej. W związku z powyższym zespół stoi na stanowisku, że tego typu przejścia dla pieszych powinny zostać wyznakowane w ciągu ul. Kościuszki – Zachodniej, Narutowicza (tam, gdzie wysepki przystankowe są wydzielone) i na pl. Niepodległości. Zespół zwraca uwagę na fakt, że przejścia te i tak intensywnie funkcjonują, tyle że nielegalnie. Przejścia winny być wykonane w II i III kwartale 2011r.

Należy także podjąć działania na rzecz pełnego udostępnienia przystanków dostępnych obecnie jedynie poprzez przejścia podziemne. Dostosowanie przestrzeni pieszych do potrzeb osób niepełnosprawnych ruchowo i o ograniczonych możliwościach ruchowych to jeden z wymogów cywilizacyjnych, zwłaszcza gdy nie niesie to za sobą żadnych kosztów ani utrudnień. Zespół stoi na stanowisku, że należy wyznaczyć przejścia naziemne prowadzące do wszystkich przystanków tramwajowych w ciągu ul. Pabianickiej, do przystanków zlokalizowanych w ul. Żeromskiego przy Szpitalu im. WAM oraz al. Mickiewicza przy ul. Piotrkowskiej. Zespół zwraca uwagę na fakt, że przystanki te znajdują się przy skrzyżowaniach zabezpieczonych sygnalizacją świetlną, a w przypadku skrzyżowania z ul. Rudzką istnieje nawet przejście dla pieszych zlokalizowane po drugiej stronie skrzyżowania. Zespół zwraca szczególną uwagę na przystanek zlokalizowany przy ul. Piotrkowskiej, stanowiący „bramę” do głównej łódzkiej przestrzeni pieszej. Przejścia powinny zostać wykonane w II i III kwartale. Przejście przy ul. Piotrkowskiej, ze względu na konieczność dokonania korekty platform przystankowych może powstać do końca 2011r.

Należy umożliwić dojście w jednym poziomie z dworca kolejowego Łódź Kaliska do przystanków tramwajowych obsługujących dworzec. Trasy przejścia między dworcami a komunikacją publiczną, ze względu na wzmożony ruch osób z dużymi bagażami, reprezentacyjny charakter a także konieczność obsługi osób niepełnosprawnych ruchowo wymagają najwyższego poziomu projektowania i wykonawstwa. Niedopuszczalne jest, aby przystanki obsługujące dworce dostępne były tylko poprzez przejścia dwupoziomowe, w dodatku pozbawione wind i schodów ruchomych. Zespół zwraca też uwagę, że dworzec Łódź Kaliska od września 2011r. przejmie obsługę pociągów i autobusów komunikacji międzymiastowej z zamykanego dworca Łódź Fabryczna. Zespół stoi na stanowisku, że należy bezzwłocznie wykonać dojścia od przystanków tramwajowych w ul. Bandurskiego wzdłuż torowiska do istniejącego przejścia przy al. Włókniarzy, a do momentu przejścia przez dworzec Łódź Kaliska połączeń z dworca Łódź Fabryczna (wrzesień 2011r.) – przejścia dla pieszych przez al. Bandurskiego zabezpieczonego sygnalizacją świetlną współpracującą z sygnalizacją na skrzyżowaniu Bandurskiego/Włókniarzy. Przejście winno być zlokalizowane wzdłuż wschodniego wiaduktu kolejowego.

- 4. Platformy przystanków tramwajowych.** Ze względu na wygodę i bezpieczeństwo podróżnych, zwłaszcza osób starszych i o ograniczonych możliwościach ruchowych należy bezzwłocznie wdrożyć program budowy i modernizacji platform przystankowych tak, aby wsiadający do tramwaju korzystali z podwyższonej nawierzchni platformy przystanku. Docelowo platformy przystanków powinny znajdować się na tej samej wysokości co podłoga tramwajów, a szczelina między krawędzią przystanku a podłogą pojazdu powinna być na tyle mała, aby niemożliwe było wpadnięcie i zaklinowanie się stopy podróżnego między krawędzią peronu i podłogą pojazdu. Uzyskanie takiego stanu można osiągnąć poprzez:

- lokalne odgięcie osi torowiska, przybliżenie torowiska do krawędzi chodnika i wyniesienie nawierzchni chodnika
- budowę wysepki rozszerzającej chodnik
- budowę oddzielnej wysepki przystankowej
- lokalne wyniesienie nawierzchni jezdni
- prowadzenie torowiska wzdłuż krawędzi jezdni

Zespół zwraca szczególną uwagę, że dosunięcie do siebie torowiska i platform przystankowych winno być wykonywane nie tylko w ramach projektów modernizacji ulic, ale także w pełni niezależnie od nich.