



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

"EC1 Łódź - Miasto Kultury" w Łodzi
ul. Tymienieckiego 5
90-365 Łódź

Łódź, dn. 23.02.2010

Szanowni Państwo,

Stowarzyszenie Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu pragnie wyrazić swoje najwyższe uznanie dla podjętego przez Państwa wysiłku przygotowania i koordynacji budowy „Nowego Centrum Łodzi”. Dostrzegając rolę projektu dla przyszłego funkcjonowania miasta Stowarzyszenie pragnie podzielić się opinią na temat rozwiązań zapisanych w studium wykonalności projektu.

Stowarzyszenie cieszy sposób przeprowadzenia analizy i prognozy ruchu w szczególności ustalona finalna struktura modalna zakładająca udział transportu samochodowego na poziomie nie wyższym niż 20% całości ruchu generowanego przez obszar. Cieszą także i zyskują sobie poparcie stowarzyszenia płynące stąd rozwiązania szczegółowe w tym:

- zamknięcie dla ruchu samochodowego ul. Kilińskiego pomiędzy ul. Tuwima a projektowana ulicą dojazdową do obiektów NCL
- budowa linii tramwajowej wzdłuż ul. Składowej i Węglowej wraz z przystankiem przed „Bramą Miasta” i przy lokalizacji po południowej stronie tych ulic (zgodnie z załącznikiem A645-SW-D-RYS-00001-4 plan 3.12.2009.pdf)
- projektowany przebieg tras rowerowych a także przyjęte zapisy dotyczące ich nawierzchni i szerokości
- wzmocnienie znaczenia, standardu i jakości ciągów pieszych, w szczególności ich prowadzenie w rejonie Bramy Miasta
- dbałość o jakość przestrzeni publicznej i przestrzeni funkcjonowania transportu publicznego.

Jednocześnie jednak niektóre spośród założonych rozwiązań budzą wyraźne zastrzeżenia Stowarzyszenia. W szczególności Stowarzyszenie nie może zgodzić się z założeniem zapisanym w treści Studium Wykonalności (s. 192-195), iż istniejące linie tramwajowe przebiegające w pobliżu dworca winny pozostać na swoich trasach, zaś obsłudze dworca służyłyby przystanki zlokalizowane w ul. Kilińskiego i Narutowicza. Ze względu na znaczne ich oddalenie od budynku dworca nie będą one w stanie zapewnić jego efektywnej obsługi, a tym samym wystąpią poważne problemy w uzyskaniu założonej w projekcie struktury modalnej podróży, co może prowadzić do zachwiania równowagi i niewydolności systemu komunikacyjnego obsługującego projekt. Stowarzyszenie zwraca także uwagę na błąd

metodologiczny polegający na rozdzielnym rozpatrywaniu zmian organizacji ruchu na ul. Kilińskiego i Narutowicza, skutkujący pozornym przekroczeniem przepustowości linii. Jednocześnie porównanie „benchmarku” wskazuje, iż zwłaszcza niewielkie odcinki klasycznych tras tramwajowych są w stanie przyjmować gęstości ruchu przekraczające 60 poc./h w jednym kierunku. W związku z powyższym, przy założeniu zachowania istniejącego układu linii tramwajowych w mieście dla należytej obsługi dworca oraz całości NCL przyjąć należy jednocześnie:

1. Skierowanie linii 7, 9, 12 i 13 ulicami Kilińskiego – Składową do obsługi przystanku przed „Bramą Miasta” – POW – Narutowicza; docelowo po budowie nowej linii tramwajowej sugerowane jest skierowanie linii 9 ulicami Kilińskiego – Składową – Węglową – Nowowęglową do włączenia w obecną trasę na ul. Piłsudskiego
2. Skierowanie linii 1, 4, 5 ulicami Składową do obsługi przystanku przed „Bramą Miasta” – POW – Narutowicza
3. Powstanie dodatkowej linii w relacji: tymczasowy przystanek końcowy przy ul. Targowej - ul. Węglowa – Kilińskiego – Piłsudskiego – Mickiewicza do nowej pętli tramwajowej przy dworcu Łódź – Kaliska; docelowo linia do skierowania inną trasą po powstaniu przedłużenia trasy tramwajowej w kierunku wschodnim; podstawowym zadaniem linii byłoby ściślejsze powiązanie obszaru NCL z nieodległymi, żywotnymi funkcjonalnie obszarami śródmiejskimi w tym z obszarem o silnej funkcji biurowo – administracyjnej rozciągającym się wzdłuż ciągu al. Piłsudskiego

Za najwyższe spodziewane obciążenie w.w. linii, zgodnie ze stosownymi uchwałami Rady Miasta uznać należy 8 poc/h na kierunek na każdej z linii przy założeniu kursowania wagonów o długości 40 i więcej metrów na liniach 9, 12 i 13. Daje to łączne obciążenie:

- ul. Kilińskiego na pd. od Węglowej – 32 poc./h
- ul. Kilińskiego między ul. Narutowicza i Węglową – 32 poc./h
- ul. Węglowa między Kilińskiego a POW – 64 poc./h na dwóch torach po 32 poc/h
- ul. Węglowa między ul. POW a Targową 8 poc./h (16 poc./h w wariantcie docelowym)
- ul. POW 56 poc./h (w wariantcie docelowym 48 poc./h)
- ul. Narutowicza między POW a Kilińskiego 24 poc./h

Żadna z w.w. wartości nie przekracza wartości progowych mogących skutkować obniżeniem efektywności tras, choć należy podjąć dodatkowe działania zabezpieczające płynność ruchu na skrzyżowaniach z dominacją asymetrycznych relacji skrzyżowanych tj. Węglowa/POW, POW/Narutowicza.

Za niezbędne dla pełnej realizacji tych założeń, w tym dla zagwarantowania najwyższej odporności systemu na negatywne skutki wypadków losowych Stowarzyszenie uważa realizację zgodnie z załącznikiem A645-SW-D-RYS-00001-4 plan 3.12.2009.pdf:

- kompletu łuków we wszystkich relacjach na skrzyżowaniu ulic Kilińskiego i Narutowicza
- powstanie obu relacji skrzyżowanych na skrzyżowaniu ulic POW i Narutowicza
- budowę obu relacji skrzyżowanych na skrzyżowaniu ul. Kilińskiego i Węglowej

Jednocześnie postuluje się dodatkowo:

1. Budowę torowiska w ul. POW w formie trójtorowej z preselekcją na kierunkach wyjazdowych tj.:
 - osobne tory dla skrętów z ul. POW w Narutowicza w obu kierunkach uwzględniające maksymalną długość wagonu 55 m na relacji pd. – wsch. (por. załącznik 1.)
 - osobne tory dla skrętów w ul. Węglową dla relacji kierujących się dalej na pd. i na pn. po ul. Kilińskiego (por. załącznik 1.)

Przyjęcie takiego rozwiązania pozwoli na upłynnienie ruchu tramwajów na najsilniej obciążonych skrzyżowaniach regulowanych sygnalizacją świetlną i uniknięcia blokowania się pojazdów na poszczególnych kierunkach ruchu.

2. Zaprojektowanie i budowę na nowej trasie tramwajowej w ul. Węglowej oraz na odcinkach modernizowanych zjazdów międzytorowych umożliwiających awaryjny ruch pojazdów po torze niewłaściwym.

Przyjęcie takiego rozwiązania pozwoli na łatwiejsze reagowanie na sytuacje awaryjne i zapewnienie wysokiej niezawodności tramwaju jako środka transportu, co będzie miało kluczowe znaczenie dla jego popularności, a tym samym dla realizacji zakładanej struktury modalnej przewozów.

3. Zaprojektowanie i budowę awaryjnych łuków łączących trasy w ul. Kopcińskiego i Nowowęglowej po wschodniej stronie wiaduktu przy założeniu całkowitego podporządkowania ewentualnego ruchu tramwajów sygnalizacji świetlnej regulującej ruch samochodowy.

Przyjęcie rozwiązania służyć ma możliwości awaryjnego przejazdu tramwajów w przypadku zablokowania trasy w ul. Nowowęglowej lub ul. Narutowicza. Zabezpieczenie przejazdów z wykorzystaniem istniejącej (projektowanej) sygnalizacji regulującej ruch samochodowy pozwoli uniknąć ewentualnych kolizji i negatywnego wpływu na organizację ruchu samochodowego. Należy z całą stanowczością podkreślić, iż możliwość alternatywnego prowadzenia ruchu w sytuacjach awaryjnych jest podstawową zaletą systemów tramwajowych oraz metodą na zapewnienie im należytej funkcjonalności. Zapewnienie funkcjonalności projektowanego podsystemu transportu publicznego jest warunkiem uzyskania odpowiedniej struktury modalnej a tym samym sprawności całego systemu.

W zakresie miejskiej komunikacji autobusowej dla tras kończących bieg w okolicach dworca Łódź Fabryczna postuluje się:

1. Zawracanie bez dłuższego postoju po zatrzymaniu się na przystanku w obrębie dworca multimodalnego dla autobusów na trasach o mniejszej długości
2. Skierowanie autobusów operujących na dłuższych trasach przekraczających granice gminy Łódź na dworzec autobusów podmiejskich (PKS)
3. Za wysoce niewskazane uznaje się wydłużanie tras autobusów miejskich w kierunku zachodnim
4. Za możliwą alternatywną lokalizację pętli autobusowej dla linii dojeżdżających na dworzec z kierunku pn. – wsch. uznać można Pl. Zwycięstwa
5. W rozwiązaniu docelowym należy uwzględnić powstanie linii przelotowej spinającej obszary osiedli Marysin – Doły, NCL i Księżego Młyna, wykorzystującej ulicę Targową

W zakresie proponowanych materiałów i standardów wykończenia za zasadne uznaje się:

1. Możliwość wykonania nawierzchni ul. Kilińskiego z kostki kamiennej w szczególności na odcinku wyłączonym z ruchu samochodowego, prowadzącym w otoczeniu zabudowy o wysokich walorach historycznych
2. Położenie nacisku na wykorzystanie materiałów energooszczędnych i rozwiązań zmniejszających uciążliwość eksploatacji dla środowiska budynku dworcowego
3. Rozważenie stosowania pomp ciepła na wybranych posadzkach przestrzeni publicznych NCL w tym przystanków, dla ułatwienia ich całorocznej eksploatacji

Ponadto w zakresie wykraczającym poza obszar opracowania należy zadbać o:

1. Budowę łuków torów w relacji pn.-zach. na skrzyżowaniu ulic Kilińskiego i Piłsudskiego dla proponowanej nowej linii tramwajowej
2. Szczególne uwzględnienie rozszerzenia oferty transportu publicznego na dwu naturalnych kierunkach obsługi przez sektor komercyjny NCL tj. rewitalizowanego obszaru Księżego Młyna i zespołu osiedli mieszkaniowych Marysin – Doły; na kierunkach tych planowane są znaczące inwestycje towarzyszące w infrastrukturę transportu indywidualnego, a brak jest wyraźnych planów co do obsługi transportem publicznym. Brak działań w tym zakresie może prowadzić do zachwiania struktury modalnej przewozów do/z tych obszarów.
3. Rozpatrzenie zasadności włączenia nowej linii tramwajowej prowadzonej wzdłuż ulicy Nowowęglowej w układ istniejący nie poprzez ul. Konstytucyjną, a poprzez ul. Niciarnianą lub inną równoległą w sposób umożliwiający obsługę stacji Łódź Niciarniana poprzez linię tramwajową

Jednocześnie Stowarzyszenie deklaruje chęć uczestnictwa w dalszym procesie planowania rozwiązań transportowych i funkcjonalnych obszaru NCL, w tym w zakresie reorganizacji komunikacji autobusowej. Gratulując Państwu dotychczasowych osiągnięć Stowarzyszenie deklaruje wszelką możliwą ze strony Stowarzyszenia pomoc merytoryczną i organizacyjną przy przygotowaniu, realizacji i promocji przedsięwzięcia.

Z wyrazami uznania

Załączniki:

1. Rysunek koncepcyjny proponowanego układu torowego w ul. POW

Załącznik 1. Rysunek koncepcyjny proponowanego układu torowego w ul. POW

