

**Uchwała nr 2 z dnia 10 maja 2011r. w sprawie realizacji zadań inwestycyjnych ZDiT w 2011 r.**

Po zapoznaniu się z programem inwestycyjnym udostępnionym w dniu 14 lutego 2011 r., Zespól niniejszym ustosunkowuje się do głównych elementów w nim zawartych. Czyni to w przekonaniu, że dobrze zorganizowany, zrównoważony transport stanowić powinien kluczowy czynnik podnoszenia jakości życia i umożliwiać rewitalizację miasta. W stanowisku wydobyte zostały te elementy programu, które budzą szczególne wątpliwości.

**A. Uwagi szczegółowe**

1. Zbyt wiele zamierza się wydatkować na powiązanie układu drogowego Łodzi z Południem. Obejmuje to zadania:

- |  |            |
|--|------------|
| a) 2089672 modernizacja ul. Rudzkiej         | 21 mln zł  |
| b) 2111072 i 2111242 budowa Trasy Górnej     | 23 mln zł; |
| całkowite wydatki wieloletnie 444 mln zł (!) |            |

przy jednoczesnych planach budowy autostrady A1 ze środków państwowych. Biorąc pod uwagę fakt, że prace związane z poszerzaniem Rudzkiej są w toku, sugeruje się rezygnację z inwestycji Trasa Górna, przynajmniej do czasu ustalenia się potoków ruchu po ukończeniu autostrady. Jeżeli to się okaże niemożliwe, to postuluje się daleko idące ograniczenie kosztów i zakresu inwestycji (szczególnie w części południowej).

2. Treść zadania 2111432 (dokumentacja dotycząca włączeń do S14) pokazuje, że ulica Aleksandrowska nie będzie pełniła roli włączenia do tej drogi. W związku z tym zadanie 2110912 (przebudowa Aleksandrowskiej na zachód od Szczecińskiej) wydaje się wysoce wątpliwe. Nie należy dopuszczać do „rozkalibrowania” ulicy Aleksandrowskiej w obrębie przedmieścia Kochanówka i znajdującego się tam szpitala, zwłaszcza kosztem likwidacji linii tramwajowej. Sugeruje się przeformułowanie zadania 2110912 w kierunku uspokojenia ruchu na Aleksandrowskiej, modernizacji linii tramwajowej i zapewnienia odpowiedniej chłonności parkingowej przy szpitalu. Na obecnym etapie likwidacja linii tramwajowej jest niezgodna z zapisem obowiązującego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.

3. Nie wynika z materiałów udostępnionych Zespołowi, co jest dokładnie treścią zadania „przebudowa ulicy Rojnej” (zadanie 2111022). Sugeruje się wobec tego, że inwestycja ta nie powinna doprowadzić do „rozkalibrowania” ulicy będącej osią osiedla mieszkaniowego. Całkowita kwota w wysokości 27 mln zł (na l. '11 i '12) przeznaczona na to zadanie wydaje się wygórowana. Charakter i koszt inwestycji są tym bardziej wątpliwe, że jednocześnie nie przewiduje się zasadniczej poprawy obsługi transportowej tej dzielnicy poprzez wprowadzenie linii tramwajowej do jej centrum.

4. Połączenia układu autostradowego na kierunku NE przewidują dwie poważne inwestycje: budowę Strykowskiej (zadanie 2088702) i budowę obwodnicy Nowosolnej (zadanie 2089742). Ponieważ obie inwestycje mają obsługiwać podobne relacje, sugeruje się

rezygnację z jednej nich. Inwestycją realizowaną powinna być obwodnica Nowosolnej, z racji występujących tam problemów związanych z uciążliwością środowiskową ruchu tranzytowego.

5. Zadanie rozbudowy Pomorskiej na wschód od Henrykowskiej (nr 2129472) sugeruje się wykreślić, jeśli oznacza ono poszerzenie jezdni. Pomorska nie powinna być arterią doprowadzającą ruch do centrum Nowosolnej.

6. Zadanie przebudowy ulic Wróblewskiego i Czerwonej (nr 2110932) zdecydowanie należy wstrzymać. Istniejąca koncepcja drogowa rodzi kolejne konflikty natury urbanistycznej i prowadzi do destrukcji zachowanych walorów przestrzennych miasta, jak również utrudnia modernizację i rozwój sieci tramwajowej.

7. Przebudowę wiaduktu na Przybyszewskiego (zadanie 2111132) trudno ocenić bez głębszej znajomości celów i sugerowanych sposobów ich osiągnięcia. Zwraca uwagę brak jednoczesnej inwestycji związanej z dostosowaniem wiaduktu i węzła Dąbrowa do potrzeb związanych z koleją aglomeracyjną. W obu wypadkach przekroczenie drogowe Kolei Obwodowej powinno stać się węzłem integracyjnym kolei aglomeracyjnej z transportem miejskim.

8. Rozbudowa i modernizacja tramwaju WZ (zadanie 2111282), określone całkowitą kwotą ok. 500 mln zł w perspektywie wieloletniej, wymaga od Zespołu dokładnego przyjrzenia się zakresowi i celom inwestycji. Ustosunkowanie się do tej problematyki możliwe będzie po wysłuchaniu prezentacji czynników odpowiedzialnych w instytucjach miejskich. Do inwestycji Zespół ustosunkuje się osobną uchwałą.

9. Budowa ulicy Nowotargowej (zadanie 2111362) w nowym śladzie przez środki kwartałów musi obejmować również inwestycyjne zabezpieczenie obudowy budowlano-architektonicznej poprzez wyznaczenie odpowiednich do wykorzystania działek oraz przeprowadzenie inwestycji architektonicznych w kluczowych miejscach (także przez miasto). Zadanie to jest w równym stopniu technologicznym, co urbanistycznym, wysoce wpływającym na przestrzeń miasta. Jeśli nie stworzono dla tego warunków, Zespół sugeruje rezygnację z przebiegu trasy w nowym śladzie na rzecz wykorzystania ulic istniejących. Nie wolno dopuścić do powstania kolejnego pasa destrukcji w obrębie śródmieścia.

10. Sugeruje się powstrzymanie od radykalnego poszerzenia ulicy Kilińskiego (zadanie 2111382), wpłynie ono bowiem na zwiększenie przeciążenia układu drogowego śródmieścia. Tym samym w obrębie zadania istnieje możliwość dokonania znaczących oszczędności.

11. Włączenie zespołu sportowego Areny i ŁKSu do przestrzeni miasta (zadanie 2111392) nie powinno być realizowane wyłącznie za pomocą uzupełniania i poszerzania ulicy. To zadanie powinno uzyskać wyraz w klarownej koncepcji przekroczeń strukturalnych terenów kolejowych liczących się w zakresie przestrzeni ruchu pieszo-rowerowego i lokalnego.

12. Przebudowa wiaduktu na Rydza-Śmigłego (zadanie 2129482) wymaga bliższego określenia celów i środków. Zespół jest zdania, że ulica Rydza-Śmigłego nie jest arterią ekspresową i nie wymaga bezkolizyjnych przejść dla pieszych. Otoczenie przystanków natomiast wymaga humanizacji przestrzeni.

13. Rozbudowa Rokicińskiej (zadanie 2129542) nie powinna obejmować dobudowy drugiej jezdni, a jedynie dostosowanie jej do przekroju istniejącego w Andrespolu. Zadanie rozbudowy Inflanckiej powinno w pierwszym rzędzie obejmować doprowadzenie pętli tramwajowej „Strykowska” jak najbliżej wiaduktu nad linią kolejową, a nawet jej przekroczenia dla doprowadzenia tramwaju w rejon ulicy Wycieczkowej.

14. Przebudowa układu drogowego wokół stadionu Widzewa (zadanie 2129572) nie wydaje się należeć do priorytetów. Ponadto należy to przeprowadzić w sposób nie kolidujący z potrzebami rozbudowy układu kolejowego.

15. Kwota przeznaczona na przebudowę układu wokół stacji kolei aglomeracyjnej (zadanie 2129901) wydaje się zaniżona. Oznacza ona odsunięcie w czasie inwestycji, które powinny być realizowane od zaraz. W szczególności Zespół uznaje za niezbędne bezzwłoczne podjęcie modernizacji stacji Żabieniec.

16. Zadania zawarte w ramach „modernizacji infrastruktury tramwajowej” (2089821 i 2089831) wydają się słuszne, ale na pewno nie wyczerpują inwestycji możliwych do realizacji od zaraz takich jak np. budowa i modernizacja przystanków, związana z poprawą dostępności systemu. Ponieważ Zespołowi nie są też znane szczegółowe rozwiązania proponowane w dokumentacji remontu ulic Łagiewnickiej i Przybyszewskiego, trudno więc się jej odnieść do kwestii merytorycznych.

17. Należy zmienić zakres rzeczowy zadania „Budowa sygnalizacji świetlnych...” (nr 2129452) poprzez wykreślenie z niego inwestycji Wyszyńskiego/Waltera-Janke i Rondo Inwalidów: Inwestycje te wchodzą w zakres terytorialny projektu „Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju w relacji Wschód – Zachód” i powinny być wykonane w sposób spójny z tym projektem, a także przy wykorzystaniu funduszy zewnętrznych pozyskanych na projekt. Realizacja inwestycji na skrzyżowaniu Wyszyńskiego/Waltera-Janke zablokuje niezbędną przebudowę geometrii torowiska w obrębie skrzyżowania. Obie inwestycje utrudnią uprzywilejowanie tramwaju w ruchu. Zaoszczędzone środki należy przeznaczyć na instalację sygnalizacji wzbudzanej w innych miejscach systemu tramwajowego.

18. Z zadania „przebudowa układu drogowego wokół Dworca Łódź-Fabryczna (zadanie 2111272) należy wykreślić przebudowę ul. Tuwima i pomniejszyć koszt projektu o kwotę przewidzianą na tę inwestycję. Rozbudowa ulicy Tuwima do przekroju 2x2 jest zbędna, gdyż w ramach zadania realizowanego przez PKP PLK wykonana zostanie dwupasmowa ulica Nowowęglowa łącząca ul. Targową i Wierzbową. Wykonanie dublującej tę drogę ul. Tuwima nie tylko wymaga masowych wyburzeń, ale także zaburzy projektowaną strukturę ruchu i może prowadzić do niewydolności układu drogowego ul. Targowej. Zaoszczędzone pieniądze można przeznaczyć na budowę odcinka ul. Nowowęglowej od Wierzbowej do włączenia w ul. Kopcińskiego – Wydawniczą wraz z przedłużeniem projektowanej linii tramwajowej od ul. Tramwajowej do włączenia w istniejącą linię w ul. Kopcińskiego.

## B. Uwagi ogólne

1. Proponowany program inwestycyjny nosi generalnie charakter bardziej zorientowanego na układ drogowy niż na układ transportu zbiorowego. Występują lokalne przeinwestowania, szczególnie w zakresie połączeń drogowych na południu Łodzi (Rudzka, Trasa Górna i autostrada A1), ale także na północnym zachodzie

(Aleksandrowska, trasa Wojska Polskiego itp.) i północnym wschodzie (Strykowska i Brzezińska z obwodnicą Nowosolnej).

2. W zakresie odciążenia układu śródmiejskiego przewiduje się tylko budowę ulicy Targowej w nowym śladzie – zadanie rozciągnięte w czasie i pojęte wyłącznie „technologicznie”, bez zabiegania o wytworzenie spójnej przestrzeni miejskiej.
3. Zadania te wiążą środki miasta, których nie wystarczy dla głównych inwestycji mających znaczenie dla modernizacji i rewitalizacji śródmieścia. Należy do nich budowa przystanków kolei aglomeracyjnej na tunelu średnicowym, ukończenie wewnętrznej obwodnicy zachodniej (Karskiego – Żeligowskiego - Łąkowa), a nawet budowa wielu lokalnych drobnych elementów sieci radykalnie usprawniających układ transportowy. Do tych ostatnich należy na przykład połączenie ulic Milionowej i Tylnej oraz wyprowadzenie ruchu samochodowego z Kilińskiego na ulice równoległe (Targową lub/i Dowborczyków).
4. Zespół zajmie osobne stanowisko w kwestii zadania modernizacji linii tramwajowej WZ po zapoznaniu się z materiałem dotyczącym tej problematyki.

### C. Wnioski

1. Sugeruje się wstrzymanie lub ograniczenie zadania budowy Trasy Górnej, jako noszącego znamiona marnotrawstwa w obliczu wielkich potrzeb związanych z szeroko pojętą rewitalizacją śródmieścia.
2. Sugeruje się rezygnację z rozbudowy ulic Strykowskiej i Aleksandrowskiej jako elementów dublujących inne inwestycje.
3. Sugeruje się zmniejszenie kosztów modernizacji ulicy Rojnej.
4. Sugeruje się jak najszybsze podjęcie tematów związanych z rewitalizacją, a mianowicie:
  - wewnętrznej obwodnicy zachodniej (Łąkowa – Żeligowskiego - Karskiego);
  - udrożnienia ulicy Kilińskiego poprzez wykorzystanie ulic równoległych;
  - odciążenia Piotrkowskiej poprzez budowę łącznika Milionowa – Tylna;
  - budowę ulic wewnątrzkwartałowych na obszarach objętych programem rewitalizacji (obszar Dowborczyków – Piłsudskiego – Piotrkowska – Tuwima);
  - podjęcie programu przyspieszenia ruchu pojazdów transportu zbiorowego w obszarach kongestii; działania takie niekoniecznie wymagają dużych nakładów (np. przyspieszenie przejazdu tramwaju przez Rondo Solidarności, urządzenie pasów tramwajowo-autobusowych na Rzgowskiej czy pod wiaduktem na Konstantynowskiej);
  - podjęcie programu zwiększenia dostępności systemu tramwajowego przez modernizację i budowę nowych przystanków oraz modernizację taboru dostosowującą go dla potrzeb niepełnosprawnych;
  - podjęcie programu zintegrowania sieci przystanków kolei aglomeracyjnej z układem miejskim, poczynając od rozwiązań już możliwych do realizacji (np. integracja tramwajowo-kolejowa na stacji Żabieniec).
5. Zespół jest zdania, że nie wolno dopuszczać do powstawania kolejnych, „technologicznych” przebić i poszerzeń ulic w strukturze miasta bez stworzenia odpowiadającej im spójnej przestrzeni publicznej, określonej przede wszystkim nową zabudową. Dlatego pilnego uzupełnienia o instrumentalizację procesu zabudowy wymagają projekty ulicy Nowo-Targowej (i Nowo-Sterlinga). Instrumentalizacja ta powinna znaleźć odzwierciedlenie w budowlanym programie inwestycyjnym miasta.

W razie, gdyby to okazało się niemożliwe, Zespół postuluje rezygnację z nowych korytarzy na rzecz wykorzystania ulic istniejących.

6. Zespół potwierdza zawartą w programie konieczność opracowania projektu rozwoju systemu transportowego miasta (zadanie 2129931), pod warunkiem, że opracowanie to będzie oparte na kompleksowym badaniu ruchu oraz że rzetelnie weźmie pod uwagę niezbędne elementy modernizacji i rozwoju zarówno systemu transportu indywidualnego, jak również – a może przede wszystkim – zbiorowego; tego ostatniego znacznie dokładniej, niż robiono to do tej pory.