

### **Uchwała nr 3 z dnia 10 maja 2011r. w sprawie modernizacji trasy tramwajowej WZ**

Spółeczny Zespól ds. Przyjaznej Komunikacji w dn. 1 marca 2011 r. zapoznał się z prezentacją Zarządu Dróg i Transportu dotyczącą prac nad przygotowaniem inwestycji określanej jako „Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju w relacji Wschód – Zachód” w Łodzi, jak również przeprowadził dyskusję z jej Autorami.

W związku z tym Zespól formuluje następujące uwagi:

1. Zespól przyjmuje do wiadomości fakt powtórnego zamówienia na Studium Wykonalności projektu, obejmującego nie tylko samo fizyczne ukształtowanie trasy, ale również system sterowania ruchem. Wyraża jednak przy tym wątpliwości, czy włączenie do tego zadania również działań w obszarach odległych od korytarza WZ pozostaje w zgodzie z tytułem, a nawet logiką zadania.
2. Zespól z uznaniem przyjmuje deklarację ZDiT o rezygnacji z prób umieszczenia w tunelu linii tramwajowej. Takie rozwiązanie prowadziłoby bowiem do powstania wszystkich negatywnych zjawisk związanych z eksploatacją stacji podziemnych w zdegradowanych obszarach miejskich oraz trudnościami eksploatacyjnymi w prowadzeniu ruchu.
3. Nieznane pozostają przyczyny powtórnego przedłożenia do rozpatrzenia autorom zamawianego studium wykonalności kwestii zasadności budowy tunelu drogowego w sąsiedztwie Placu Zwycięstwa, skoro wykonane uprzednio inne Studium Wykonalności opcję taką uznało za niecelową.
4. Korzyści, które ma dać przewidywany tunel na odcinku orientacyjnie od ul. Kilińskiego do Wydawniczej, wydają się wątpliwe. Zwiększenie przepustowości na dojeździe do centrum miasta przy jednoczesnym zachowaniu status quo w rejonie skrzyżowań z Sienkiewicza, Piotrkowską i aleją Kościuszki spowodować może zwiększenie kongestii w obszarze centralnym i w efekcie całkowicie udaremnić wysiłki zmierzające do upłynnienia ruchu kołowego w korytarzu WZ. Ostateczne rozstrzygnięcie tych wątpliwości powinna przynieść analiza ruchu w układzie prognozowanym po uruchomieniu inwestycji. Rzetelne przeprowadzenie takiej analizy ma kluczowe znaczenie dla uniknięcia marnotrawstwa dużych środków, które z pewnością mogą być użyte w inny sposób.
- 4a. Rzekome korzyści dla prowadzenia ruchu tramwajowego mające płynąć z budowy tunelu drogowego wydają się wątpliwe. Nawet jeśli rzeczywiście wystąpią, pozostaną w rażącej dysproporcji z wysokością nakładów na ich uzyskanie i tym samym nie można mówić o budowie tunelu drogowego w zaproponowanej kształcie jako o racjonalnym elemencie modernizacji trasy tramwajowej. Ma to kluczowe znaczenie ze względu na współfinansowanie inwestycji z Program Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Działanie 7.3., z którego dofinansowana ma być inwestycja, nie przewiduje finansowania transportu drogowego, a jasno nakreślonym celem przyznawania dofinansowania jest zwiększanie konkurencyjności transportu zbiorowego (głównie szynowego).

5. Tunel drogowy, jeśli miałby być rozpatrywany, powinien, zdaniem Zespołu, znajdować się raczej na odcinku centralnym trasy. Mógłby wówczas pozytywnie wpłynąć na kongestię w newralgicznym obszarze w rejonie Piotrkowskiej i Alei Kościuszki, przywrócić spójność ulicy Piotrkowskiej rozciętej arterią, jak również umożliwić stworzenie wysokiej jakości przestrzeni publicznej w tym rejonie. Ułatwiłby on również budowę przystanku przesiadkowego między liniami WZ a liniami na trasie ŁTR. Wizja takiego przystanku została zaprezentowana przez członków Zespołu.

Przy okazji dyskusji nad tunelem w centrum pojawiła się istotna różnica zdań co do możliwości budowy tego tunelu w aspekcie kolizji z sieciami podziemnymi. Zdaniem Zespołu, przeciwnie do opinii przedstawicieli ZDiT, jest to możliwe, ponieważ sieci podziemne były budowane przy liczeniu się z możliwością powstania tunelu w przyszłości.

6. Wbrew opiniom przedstawicieli ZDiT rezygnacja z budowy tunelu nie musi oznaczać rezygnacji z wykorzystania przyznanych środków pomocowych. Zespół jest zdania, że – szczególnie w przypadku trasy tramwajowej prowadzonej w większości przez nieprzyjazne dla użytkowników środowisko (pas rozdzielający ruchliwej arterii kołowej pozbawionej zwartej zabudowy) – modernizacja nakłada szczególne obowiązki w zakresie kształtowania przestrzeni wokół przystankowych (zadaszeń, „landscapingu”, dojazd, oświetlenia), które powinny uzyskać możliwie najbardziej zhumanizowany charakter. Do ich ukształtowania należy, wzorem rozwiązań francuskich, wykorzystać najlepsze formy architektury, a może i elementy artystyczne. Nie powinno się dopuszczać, by architektoniczne rozwiązania przystanków powielały „siermiężny” schemat istniejący w mieście i zastosowany – niestety – na linii ŁTR.
7. Oszacowanie kosztów dokonane dotychczas wydaje się wątpliwe, zważywszy na nieuwzględnienie potrzeb związanych z humanizacją przestrzeni i udostępnieniem dla niepełnosprawnych kluczowych przystanków na linii, z których szczególnie negatywnie wyróżniają się te przy Szpitalu Wojskowym, Sienkiewicza i przy Dworcu Kaliskim. Dobre rozwiązanie tych miejsc na pewno będzie kosztowne.
8. Należy dążyć do redukcji liczby miejsc segregacji pionowej ruchu pieszego i kołowego, w szczególności w kontekście skrzyżowania z ul. Piotrkowską. Przejścia podziemne lub kładki w niewystarczającym stopniu integrują przestrzeń miasta rozciętą przez arterię kołową, stanowią za to barierę dla osób niepełnosprawnych i ruchu rowerowego.
9. Zespół jest zdania, że w Specyfikacji do zamawianego Studium Wykonalności powinny się pojawić wyraźnie sprecyzowane oczekiwania odniesione do charakteru poszczególnych miejsc, zawierające być może sugestie rozwiązań przestrzennych. Propozycje takich rozwiązań Zespół zgłosił w ramach prezentacji (przystanki węzłowe) oraz w formie publikacji (przystanek przy Szpitalu Wojskowym i dworcu Łódź Kaliska).
10. Zespół nie mógł się zapoznać z treścią Specyfikacji, wskutek odmowy jej udostępnienia przez przedstawicieli ZDiT. Nie ma on wobec tego możliwości zaproponowania konkretnych zmian. Argumentację ZDiT, że zmiany mogą być poczynione również po jej publikacji, Zespół ocenia jako dopuszczenie praktyki mało eleganckiej, deprecjonującej zamawiającego w oczach firm wykonawczych.
11. Zespół z zadowoleniem przyjmuje deklarację ZDiT o dostosowaniu do potrzeb osób niepełnosprawnych wszystkich przystanków na trasie tramwaju. Jednocześnie zespół

zwraca uwagę, iż dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych i starszych oznacza nie tylko zrównanie poziomu podłogi pojazdów i platformy przystanku, ale też umożliwienie niepełnosprawnemu samodzielnie, bezpiecznego dotarcia na przystanek i odpowiednie wyposażenie przystanku uwzględniające różne rodzaje niepełnosprawności. Zespół przypomina, iż dostosowanie rozwiązań transportowych do potrzeb niepełnosprawnych jest nie tylko wymogiem cywilizacyjnym, ale wynika też z przepisów prawa krajowego i wspólnotowego.

12. Zespół stoi na stanowisku, że należy możliwie najszerszej ująć kwestie integracji linii tramwajowej z infrastrukturą rowerową. W szczególności należy uwzględnić lokalizację i budowę parkingów rowerowych oraz doprowadzenia dróg rowerowych do przystanków. W przypadku zmiany organizacji skrzyżowań na trasie tramwaju niezbędne jest uwzględnienie potrzeb ruchu rowerowego, np. w postaci zastosowania słuz rowerowych (wskazana m.in. na przejeździe Piotrkowską przez Mickiewicza/Piłsudskiego). Ma to szczególne znaczenie w świetle Karty Brukselskiej, przyjętej przez miasto w styczniu 2011 roku obligującej Łódź do przeniesienia 15% ruchu na rowery do 2020 r.
13. Podsumowując: zasadnicza treść inwestycji modernizacyjnych tras tramwajowych to:
  - a) przyśpieszenie tramwaju w tym dzięki zastosowaniu rozwiązań organizacyjnych i organizacyjno – technicznych nadających mu priorytet w ruchu
  - b) zwiększenie dostępności tramwaju – w przestrzeni otaczającej oraz dla osób niepełnosprawnych
  - c) poprawa jakości otoczenia przystanków oraz designu trasy
  - d) obsługa głównych generatorów ruchu
  - e) integracja w systemie transportowym.

Nie jest treścią tego zadania budowa infrastruktury drogowej, której powstanie nie podwyższa jakości podróży tramwajowej. Uczynienie punktu ciężkości tego zadania z kwestii tunelu w rejonie Placu Zwycięstwa wydaje się całkowitym nieporozumieniem. O tym, że tak się stało, przekonuje właśnie brak szczegółowych analiz wymogów co do poszczególnych przystanków, analiz dostępności trasy (dokonanych częściowo w prezentacji Zespołu) oraz przydatności taboru. Zdaniem Zespołu, treść Specyfikacji wymaga zatem najwyższej uwagi Władz Miasta.

Zespół rekomenduje Zarządowi Dróg i Transportu przekazanie treści niniejszej uchwały podmiotowi, który wykonywał będzie Studium wykonalności projektu.