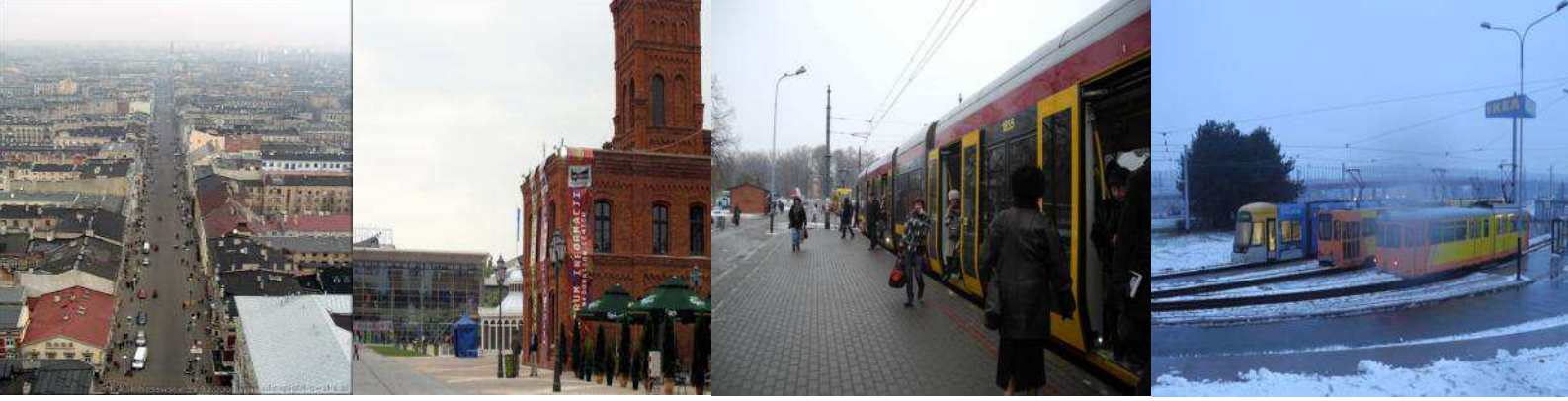


Studium Systemu Transportowego dla Miasta Łodzi

Etap 1

Raport z konsultacji społecznych

Klient:

Zarząd Dróg i Transportu (ZDiT)- Łódź

Biuro projektowe:

Systra

	Data	Opis zmiany	Nr referencyjny
Wersja n° 1	26/05/2012	Powstanie dokumentu	B212
Wersja n° 2			
Wersja n° 3			

Wersja n° 1	Autorzy	Podpis
	Piotr Szałkowski	
	Zatwierdzający	Podpis
	Ewa Raczyńska Pauline Robert-Etcheto	

Kontakty	Osoba	Jednostka / Funkcja	E-mail
	Pauline Robert- Etcheto	Project manager	probertetcheto@systra.com
	Ewa Raczyńska	Assistant	eraczynska@systra.pl

Spis treści

1. INFORMACJE OGÓLNE 4
2. WNIOSKI OGÓLNE 5
3. ZEBRANE UWAGI I PROPOZYCJE 7

1. INFORMACJE OGÓLNE

W okresie od 13 do 26 kwietnia 2012 r. przeprowadzono pierwszy etap konsultacji społecznych, związanych z przygotowywanym „Studium Systemu Transportowego dla Miasta Łodzi". Celem konsultacji było zarówno uzyskanie informacji o potrzebach i oczekiwaniach mieszkańców związanych z podróżowaniem na obszarze miasta, zebranie uwag dotyczących realizowanych lub planowanych rozwiązań komunikacyjnych, oraz pomysłów na usprawnienie różnych elementów systemu transportowego.

Konsultacje przeprowadzono w formie pisemnego zgłaszania uwag i wniosków. Przygotowano w tym celu specjalny formularz, ułatwiajacy uporządkowany sposób wypowiedzi, ale także ułatwiający późniejsze uporządkowanie tematyczne zebranych informacji.

Konsultacje poprzedzone były spotkaniem informacyjnym, podczas którego zaprezentowano elementy diagnozy stanu systemu komunikacyjnego oraz starano się wyjaśnić jaki jest cel, przedmiot i zakres planowanych konsultacji społecznych. Zaskakujący dla organizatorów był negatywny stosunek niemałej grupy osób do faktu zorganizowania konsultacji na wczesnym etapie przygotowania projektu, gdzie z założenia celem nie jest poddanie zaopiniowaniu gotowych projektów, lecz poznanie oczekiwań i zebranie pomysłów. Pomimo wielu prób wyjaśnienia celu konsultacji, część osób konsekwentnie pozostawała nieprzekonana do sensu ich prowadzenia, skoro nie dostają konkretnych projektów o których mogliby się wypowiedzieć.

Dodatkowo rozesłano imienne zaproszenia do wybranych instytucji i osób. Ich lista poniżej:

- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP – Oddział w Łodzi
- Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu
- Fundacja Normalne Miasto – „Fenomen"
- Stowarzyszenie Fabrykancka
- Stowarzyszenie Zdrowych Miast Polskich
- Towarzystwo Przyjaciół Niepełnosprawnych
- Łódzki Sejmik Osób Niepełnosprawnych
- Stowarzyszenie Transportu Prywatnego Radio-Taxi „Merc"
- Fundacja na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Optimo Modo"
- Łódzkie Stowarzyszenie Przewoźników Międzynarodowych i Spedytorów
- Towarzystwo Urbanistów Polskich Oddział Łódzki
- Studenckie Koło Naukowe Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Łódzkiego SPATIUM
- Uniwersytet Łódzki: Wydział Zarządzania – Katedra Zarządzania Miastem i Regionem; Wydział Nauk Geograficznych – Katedra Gospodarki Przestrzennej i Planowania Przestrzennego, Katedra Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej
- Politechnika Łódzka – Instytut Urbanistyki i Architektury

2. WNIOSKI OGÓLNE

W konsultacjach wzięły udziały 24 podmioty – głównie były to osoby fizyczne. Nadesłano ponad 120 uwag i pomysłów, przy czym realnie ilośc ta jest nieco mniejsza, gdyż w kilku przypadkach treść nadesłana przez różne osoby była identyczna lub prawie identyczna. Część z uwag i propozycji miała charakter ogólny, dotyczyła tematów związanych z wizją i kierunkami w jakich powinien, zdaniem wypowiadających się, rozwijać się system transportowy, większość jednak opisywała konkretne miejsca i lokalne problemy.

Zdecydowana większość zgłoszonych uwag i propozycji dotyczyła wybranych, planowanych w najbliższych latach, inwestycji drogowych. Najwięcej uwag zgłoszono w stosunku do projektowanego przedłużenia Al. Włókniarzy w kierunku północnym, stanowiącego łącznik do planowanej drogi ekspresowej S-14. Praktycznie we wszystkich przypadkach wyrażono negatywną opinię dotyczącą przebiegu tej drogi, uzasadniając to, po pierwsze bliskością osiedli mieszkaniowych, po drugie niebezpieczeństwem ściągnięcia do Łodzi dodatkowego ruchu tranzytowego poprzez stwarzanie dogodnych warunków przejazdu przez miasto. Trudno nie zgodzić się z tymi opiniami, jeśli chodzi o negatywne skutki oddziaływania projektowanej drogi na blisko leżące osiedla mieszkaniowe, dlatego też temat ten wymaga przeprowadzenia dodatkowych analiz i poszukania rozwiązań, które zminimalizują uciążliwość tej drogi dla mieszkańców. Natomiast teza o ściągnięciu do miasta dodatkowego ruchu tranzytowego z drogi ekspresowej S-14 jest na tym etapie raczej niemożliwa do udowodnienia. Jak docelowo rozłoży się ruch po opasaniu Łodzi pierścieniem autostrad i dróg ekspresowych, dowiemy się dopiero po ich wybudowaniu.

Były także przypadki zorganizowanego działania grup osób sprzeciwiających się konkretnym proponowanym rozwiązaniom. Widać to po bardzo podobnej, a czasem identycznej treści wielu nadesłanych formularzy. Ponieważ konsultacje społecznie nie mają formuły referendum, lecz są próbą pozyskania uwag i propozycji dotyczących konsultowanego tematu, nie ma istotnego znaczenia ilość nadesłanych formularzy z taką samą lub podobną treścią. Duża ich ilość wskazuje bowiem jedynie na umiejętność organizowania się lokalnych społeczności w obronie swoich interesów. Merytorycznie pozostaje to jednak nadal pojedynczą propozycją.

W zakresie zgłaszanych propozycji, były to najczęściej znane wcześniej rozwiązania, omawiane przy okazji różnych mniej lub bardziej formalnych dyskusji. Niewiele znalazło się nowatorskich i odważnych koncepcji. Nie można bowiem za takie uznać np. pojawiających się, nienowych zresztą, pomysłów budowy metra w Łodzi.

Na pewno zabrakło znaczącej liczby pomysłów na przeorganizowanie, pod względem transportowym, obszarów dużych osiedli mieszkaniowych. A wiadomo, że są to miejsca, gdzie

pożądane jest wprowadzenia wielu zmian. Osiedla te projektowano kilkadziesiąt lat temu, kiedy obowiązywały inne wizje i koncepcje rozwoju miasta i systemów transportowych. Dziś pozostają one pod wieloma względami mało funkcjonalne, zwłaszcza w zakresie dostępu do alternatywnych, w stosunku do samochodu, środków transportu.

Zgromadzony w wyniku konsultacji materiał należy ocenić jako przydatny dla dalszych prac nad Studium. Uzupełniony on zostanie informacjami zebranymi w wyniku prowadzenia akcji ankietowej w Internecie i na ulicach Łodzi.

3. ZEBRANE UWAGI I PROPOZYCJE

KOD 01: INFRASTRUKTURA DROGOWA

TEMAT

Koncepcja przedłużenie połączenie z S14 przez ul. Św. Teresy

TREŚĆ
Sprzeciw wobec realizacji koncepcji łączącej miasto z S14, w projekcie tzw. „przedłużenia al. Włókniarzy".

Projektowanie nowych dróg powinno uwzględnić obecny stan zabudowania i zaludnienia (a nie pomysły sprzed wielu lat), a także wszystkie wcześniejsze koncepcje i ustalenia dotyczące zachowania terenów zielonych w obrębie miasta Łodzi (uchwały RM Łodzi) wcześniejsze projekty UNESCO.

Prowadzenie drogi tranzytowej o ogromnym natężeniu ruchu, przez osiedle mieszkaniowe i tereny zielone w obrębie dzielnicy Radogoszcz nie przyniesie korzyści, doprowadzi natomiast do obniżenia jakości życia mieszkańców i migracji ich poza miasto Łódź,

W sąsiedztwie osiedla znajduje się dzielnica przemysłowo – magazynowa, potrzebująca sprawnej infrastruktury drogowej o dużej przepustowości – okolice ul. Św. Teresy, Brukowa, Traktorowa, Kaczeńcowa.
Należy postawić na konieczność bezpośredniego połączenia ul. Św. Teresy z projektowaną S14, co przysporzy więcej korzyści niż inwestycja w nową drogę rozdzielającą i dezorganizującą osiedle Radogoszcz oraz pozbawiająca miasto terenów zielonych.

Załączam projekt koncepcyjny przebiegu łącznika.

UZASADNIENIE
Najlepszym rozwiązaniem ze względów ekonomicznych byłoby połączenie św. Teresy najkrótszym odcinkiem z S14

Uzasadnienie:

- Zamiast nowej Św. Teresy i nowego „przedłużenia al. Włókniarzy" – jedna droga spełniająca funkcję dwóch – w planach jest już połączenie dwóch odcinków ul. Św. Teresy nad torami.
- Obsługa terenów Teofilowa Przemysłowego w prostej relacji z drogi S14.
- Obsługa terenów pól pomiędzy trasą S14 i ul. Szczecińską –będzie dopiero robiony plan zagospodarowania dla tych terenów, wzrost wartości terenów, które z rolniczych mogą stać się budowlane – z przeznaczeniem na magazyny, centra logistyczne itp. – łatwy dojazd, lokalizacja na obrzeżu miasta.
- Wykorzystanie terenów osiedla Radogoszcz na budownictwo mieszkaniowe – wysokie ceny terenu uzbrojonego
- Ocalenie pozostałości Lasu Zgierskiego „Okręglik"
- Wykorzystanie terenów rekreacyjnych w pasie przewietrzania miasta – wzdłuż tzw. Pasa „zarezerwowanego pod drogę" – obecnie tereny rekreacyjne mieszkańców osiedla Radogoszcz
- Tereny obecnie zarezerwowane pod drogę Miasto może sprzedać pod budownictwo jednorodzinne szeregowe lub rezydencjonalne co przy obecnych cenach na pewno zrekompensuje wykup terenów pod drogę w proponowanym w załączonej koncepcji przebiegu (a przynajmniej w znacznej części)

RYZYKO I KOSZTY
Nie widzę tu negatywnych stron, a jest wiele skutków pozytywnych takiego rozwiązania.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
(Na końcu dokumentu umieszczono 2 rysunki Ilustrujące przebieg proponowanej trasy)

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Sprzedaż terenów pod budownictwo jednorodzinne w obecnie pozostawionym pasie na Radogoszczu – tereny mają spora wartość ponieważ znajdują sie w atrakcyjnej lokalizacji, w okolicach lasu, terenów zielonych i zbiorników wodnych o charakterze rekreacyjnym

---

TEMAT

Planowane przedłużenie połączenie z S14 przez ul. Św. Teresy

TREŚĆ
Sprzeciw wobec planowanej drodze łączącej miasto z S14, tzw. „przedłużenia al. Włókniarzy".

Projektowanie nowych dróg powinno uwzględnić stan obecny (a nie sprzed 40 lat) i mieć na celu obsługę najbardziej potrzebujących tego terenów a jednocześnie realizacje potrzebnych celów
Prowadzenie drogi tranzytowej o parametrach drogi GP, przez osiedle mieszkaniowe – Radogoszcz, zagospodarowane w sposób staranny, zarządzane sprawnie i przyjazne do mieszkania, nie przyniesie korzyści, doprowadzi natomiast do obniżenia jakości życia i migracji mieszkańców, a w dalszym czasie do poszerzenia obszaru degradacji miasta.
W sąsiedztwie osiedla znajduje się dzielnica przemysłowo – magazynowa, borykająca się z problemami komunikacyjnymi – ul. Św. Teresy, Brukowa, Teofilowska, Traktorowa, Kaczeńcowa.
Należy spojrzeć na konieczność bezpośredniego połączenia ul. Św. Teresy z projektowaną S14, co przysporzy więcej korzyści niż inwestycja w nową drogę rozdzielającą i dezorganizującą osiedle Radogoszcz oraz pozbawiająca miasto terenów zielonych.

Załączam projekt koncepcyjny przebiegu łącznika.

UZASADNIENIE
Najlepszym rozwiązaniem ze względów ekonomicznych byłoby połączenie św. Teresy najkrótszym odcinkiem z S14

Uzasadnienie:

- Zamiast nowej Św. Teresy i nowego „przedłużenia al. Włókniarzy" – jedna droga spełniająca funkcję dwóch – w planach jest już połączenie dwóch odcinków ul. Św. Teresy nad torami.
- Obsługa terenów Teofilowa Przemysłowego w prostej relacji z drogi S14.
- Obsługa terenów pól pomiędzy trasą S14 i ul. Szczecińską –będzie dopiero robiony plan zagospodarowania dla tych terenów, wzrost wartości terenów, które z rolniczych mogą stać się budowlane – z przeznaczeniem na magazyny, centra logistyczne itp. – łatwy dojazd, lokalizacja na obrzeżu miasta.
- Wykorzystanie terenów osiedla Radogoszcz na budownictwo mieszkaniowe – wysokie ceny terenu uzbrojonego
- Ocalenie pozostałości Lasu Zgierskiego „Okręglik"
- Wykorzystanie terenów rekreacyjnych w pasie przewietrzania miasta – wzdłuż tzw. Pasa „zarezerwowanego pod drogę" – obecnie tereny rekreacyjne mieszkańców osiedla Radogoszcz
- Tereny obecnie zarezerwowane pod drogę Miasto może sprzedać pod budownictwo jednorodzinne szeregowe lub rezydencjonalne co przy obecnych cenach na pewno zrekompensuje wykup terenów pod drogę w proponowanym w załączonej koncepcji przebiegu (a przynajmniej w znacznej części)

RYZYKO I KOSZTY
Nie widzę tu negatywnych stron poza koniecznością opracowania nowej dokumentacji
Jednak zauważamy więcej skutków pozytywnych.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
sprzedaż terenów w obecnie pozostawionym pasie pod budownictwo jednorodzinne – tereny mają spora wartość ponieważ znajdują sie w atrakcyjnej lokalizacji, w okolicach lasu, terenów zielonych i zbiorników wodnych o charakterze rekreacyjnym

---

TEMAT

Planowane przedłużenie połączenie z S14 przez ul. Św. Teresy

TREŚĆ
Planowana rozbudowa infrastruktury drogowej zmierza bezpośrednio do wprowadzenia ruchu tranzytowego w obszar miasta i przeprowadzenie TIRów nieodpłatnie ulicami al. Włókniarzy i zmodernizowaną i przedłużoną Wojska Polskiego. Zwłaszcza niepokojący jest projekt przeprowadzenia łącznika między S-14 a al. Włókniarzy, jako alternatywa dla płatnych autostrad, zwłaszcza, że łącznik ma zawierać 6 pasów ruchu, zaś autostrada ma 4 pasy ruchu. Absurd tego rozwiązania zwiększa fakt, że wzdłuż planowanego łącznika nie ma żadnych magazynów, zakładów przemysłowych a jedynie osiedla mieszkaniowe. Rozumiem ze obecna sytuacja transportowa miasta wymaga inwestycji, ale powinny one zmierzać przede wszystkim do udrożnienia ścisłego centrum miasta. Korki bowiem formujące się na al. Piłsudskiego, Rydza Śmigłego, Kilińskiego są rzeczywistym problemem mieszkańców Łodzi.

08 Łączniki między autostradami i obwodnicą Łodzi a centrum miasta powinny przebiegać po drogach po jednym paśmie w każdą stronę z licznymi zjazdami i skierowanymi bezpośrednio w miejsca, gdzie znajdują się lub mogą powstać zakłady przemysłowe, centra logistyczne. Takie rozwiązania może sprzyjać rzeczywistemu rozwojowi miasta. Przejazd ciężkiego transportu przez Łódź w żaden sposób nie wpłynie na jej rozwój. Kierowcy TIR-ów nie zwiększą popytu na usługi hotelarskie, czy gastronomiczne. Natomiast niewątpliwie staną się przekleństwem mieszkańców tj. wyborców i podatników.

05 Z uwagi na fatalny wpływ ruchu ulicznego na zdrowie człowieka, uważam że powinno promować transport publiczny i rozwój komunikacji kolejowej.

UZASADNIENIE
- Zamiast nowej Św. Teresy i nowego „przedłużenia al. Włókniarzy" – jedna droga spełniająca funkcję dwóch – w planach jest już połączenie dwóch odcinków ul. Św. Teresy nad torami.
- Obsługa terenów Teofilowa Przemysłowego w prostej relacji z drogi S14.
- Obsługa terenów pól pomiędzy trasą S14 i ul. Szczecińską –będzie dopiero robiony plan zagospodarowania dla tych terenów, wzrost wartości terenów, które z rolniczych mogą stać się budowlane – z przeznaczeniem na magazyny, centra logistyczne itp. – łatwy dojazd, lokalizacja na obrzeżu miasta.
- Wykorzystanie terenów osiedla Radogoszcz na budownictwo mieszkaniowe – wysokie ceny terenu uzbrojonego
- Ocalenie pozostałości Lasu Zgierskiego „Okręglik"
- Wykorzystanie terenów rekreacyjnych w pasie przewietrzania miasta – wzdłuż tzw. Pasa „zarezerwowanego pod drogę" – obecnie tereny rekreacyjne mieszkańców osiedla Radogoszcz

---

TEMAT

Koncepcja połączenia Al. Włókniarzy z drogą S14

TREŚĆ
Proponowane przez miasto połączenie Al. Włókniarzy z droga S14 planowane w korytarzu wzdłuż ul. 11 listopada i sieci dróg towarzyszących (nowa ul. Św. Teresy) przyniesie poważne zagrożenia. Najlepszym rozwiązaniem byłoby połączenie z drogą S14 poprzez tereny Teofilowa przemysłowego wzdłuż ul. św. Teresy.

UZASADNIENIE
Budowa drogi wzdłuż ul. 11 Listopada spowoduje:

- że proponowana droga, Al. Włókniarzy i Trasa Górna będą stanowić wygodne, trzypasmowe połączenie tranzytowe przez Łódź bez konieczności wnoszenia opłat za korzystanie z autostrad, lawinowe zwiększenie obciążenia Al. Włókniarzy, korki i trudności w komunikacji, utrudnienia i degradację sąsiednich terenów mieszkaniowych – niekorzystne oddziaływanie obejmie całe miasto;
- gwałtowną degradację warunków życia mieszkańców osiedli Radogoszcz Zachód, Liściasta A i B, Marianów/Sokołów (7 tys. osób!), odcięcie od bezpośredniego dostępu do infrastruktury oraz od terenów rekreacyjnych w Dolinie Sokołówki;
- przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu, skażeń powietrza i gleby w sposób zagrażający zdrowiu mieszkańców, NIE MA FIZYCZNEJ MOŻLIWOŚCI ZBUDOWANIA PROPONOWANEJ DROGI W TYM MIEJSCU BEZ NARUSZENIA NORM OCHRONNYCH DLA OBSZARU ZABUDOWY JEDNORODZINNEJ I WIELORODZINNEJ;
- roszczenia mieszkańców z tytułu utraty wartości handlowej domów i mieszkań oraz roszczenia o wykupienie nieruchomości, jeżeli na skutek inwestycji nastąpi przekroczenie norm hałasu, spalin, co uniemożliwi korzystanie z nieruchomości w sposób zgodny z dotychczasowym przeznaczeniem;
- zniszczenie w nieodwracalny sposób potencjał urbanistyczny obszaru obejmującego osiedla mieszkaniowe o różnych rodzajach zabudowy mieszkaniowej i atrakcyjne tereny rekreacyjne;
- znaczną degradację środowiska naturalnego w dolinie Sokołówki, w bezpośrednim sąsiedztwie domów mieszkalnych, zniszczenie łąk otaczających osiedle Sokołów/Marianów, dewastację Lasu Harcerskiego (lasu Okręglik).

Poprowadzenie drogi łączącej Al. Włókniarzy i S14 poprzez Teofilów Przemysłowy (np. w śladzie istniejącej ul. Św. Teresy):

- zapewnia spełnienie wszystkich istotnych założeń funkcjonalnych- połączenie z tym samym węzłem Łódź-Północ, uzyskanie obwodnicy Zgierza, dobre skomunikowanie północnej i północno-zachodniej części Łodzi z drogą S14 i ringiem autostrad, zamiast nowej Św. Teresy i nowego „przedłużenia al. Włókniarzy" –byłaby to jedna droga spełniająca funkcję dwóch – w planach jest już połączenie dwóch odcinków ul. Św. Teresy nad torami;
- podnosi wartość i atrakcyjność tych terenów pod inwestycje przemysłowe i logistyczne dzięki dobremu skomunikowaniu Teofilowa przemysłowego z S14 oraz obsługę terenów pól pomiędzy trasą S14 i ul. Szczecińską, wzrost wartości terenów, które z rolniczych mogą stać się budowlane – z przeznaczeniem na magazyny, centra logistyczne itp. – łatwy dojazd, lokalizacja na obrzeżu miasta;
- zmniejsza natężenie ruchu na Al. Włókniarzy, wynosi ruch kołowy na zewnętrzny ring, umożliwia szybko wyjazd w kierunku autostrady A2 z pominięciem Al. Włókniarzy;
- powoduje większą płynność ruchu w całym mieście i zmniejszy utrudnienia w dzielnicach przylegających do Al. Włókniarzy;
- zapobiega poniesieniu potężnych kosztów społecznych, nie powoduje pogorszenia warunków życia zdrowia mieszkańców w bezpośrednim sąsiedztwie drogi;
- oszczędza w znacznym stopniu środowisko naturalne - droga w znacznej części biegnie przez tereny z zabudową przemysłową, omija dolinę Sokołówki w znacznej odległości, zachowuje nietknięty Las Harcerski;
- pozwala miastu wykorzystać atrakcyjny, uzbrojony teren między osiedlami Radogoszcz-Zachód i Liściasta oraz na wschód od osiedla Marianów/Sokołów

- pozwala podnieść jakość życia mieszkańców całej północnej Łodzi, tworząc dostępny i przyjazny obszar terenów mieszkaniowych i zielonych od Lasu Łagiewnickiego, poprzez osiedla Radogoszcz Wschód i Zachód, do doliny Sokołówki i Lasu Harcerskiego.

TEMAT

Planowane przedłużenie połączenia z S14 przez ul. Św. Teresy bez konieczności wywłaszczania gospodarstwa ogrodniczego przy ul. Jeziornej 42

TREŚĆ
Zdecydowany sprzeciw wobec planowanej drodze łączącej miasto z S14, tzw. „przedłużenia al. Włókniarzy".
Projektowana droga opiera się na planach sprzed prawie 40 lat nie uwzględniając obecnej infrastruktury miejskiej. Mieszkańcy osiedla Radogoszcz (jednego z najlepiej zarządzanych w Łodzi) będą narażeni na znaczące pogorszenie jakości życia i całkowitej degradacji osiedla, które w swoim obecnym kształcie jest przyjazne do mieszkania.
Kolejne wywłaszczenie prywatnych posesji – a konkretnie przy ulicy Jeziornej 42 spowoduje uniemożliwienie prowadzenia opłacalnej i konkurencyjnej produkcji dla właścicieli istniejącego tam i prowadzonego od pokoleń (od ponad 50 lat) Gospodarstwa Ogrodniczego Piotra Kosowskiego.
Zaledwie klika przecznic dalej istnieje dzielnica przemysłowo-magazynowa, która obecnie jest fatalnie skomunikowana. – ul. Św. Teresy, Brukowa, Teofilowska, Traktorowa, Kaczeńcowa.
Znacznie większe korzyści odniesie cała społeczność dzielnicy Bałuty i Teofilów w przypadku bezpośredniego połączenia ul. Św. Teresy z projektowaną S14, bez ingerencji w strukturę osiedla o funkcji mieszkaniowej, jakim są osiedla Radogoszcz i Liściasta.
Przy konieczności dostosowania się do objętego Decyzją Środowiskową należy wykorzystać możliwość obsługi komunikacyjnej terenów leżących pomiędzy S14 i ul. Szczecińską.

UZASADNIENIE
Ze względów ekonomicznych najkorzystniejsze byłoby połączenie św. Teresy najkrótszym odcinkiem z S14
Uzasadnienie:

- Koszty przeniesienia/odtworzenia gospodarstwa ogrodniczego funkcjonującego przy ul. Jeziornej 42, sięgną ogromnych milionowych kwot. Właściciele tej firmy nie będą mieli możliwości prowadzenia swojej - prowadzonej od pokoleń działalności, ponieważ koszty jednostkowe produkcji ulegną znacznemu podwyższeniu, przez co ich produkty przestaną być konkurencyjne. Zmniejszenie powierzchni gospodarstwa w tak znaczącym stopniu spowoduje pogorszenie jakości produkowanych tam roślin i nawet przy szczerych chęciach właścicieli i najlepszym zarządzaniu, dochód osiągnięty z tak pomniejszonego gospodarstwa nie wystarczy na godziwe życie właścicieli, ani utrzymanie obecnych miejsc pracy zatrudnionych tam pracowników. Ogrodnictwo funkcjonujące od lat stanowiło od zawsze „zielony bufor" pomiędzy hałaśliwą i zanieczyszczoną al. Włókniarzy a osiedlem mieszkaniowym Radogoszcz Zachód.
- Zamiast przebudowy ul Św. Teresy i projektowanego „przedłużenia al. Włókniarzy" powstałaby jedna droga spełniająca funkcję dwóch (w planach jest już połączenie dwóch odcinków ul. Św. Teresy)
- Obsługa terenów Teofilowa Przemysłowego w prostej relacji z drogi S14.
- Obsługa terenów pól pomiędzy trasą S14 i ul. Szczecińską – gdzie będzie dopiero robiony plan zagospodarowania dla tych terenów, wzrost wartości terenów, które z rolniczych mogą stać się budowlane – z przeznaczeniem na magazyny, centra logistyczne itp. – łatwy dojazd, lokalizacja na obrzeżu miasta.
- Wykorzystanie terenów osiedla Radogoszcz na budownictwo mieszkaniowe – wysokie ceny terenu uzbrojonego
- Ocalenie pozostałości Lasu Zgierskiego „Okręglik"

- Wykorzystanie terenów rekreacyjnych w pasie przewietrzania miasta – wzdłuż tzw. Pasa „zarezerwowanego pod drogę” – obecnie tereny rekreacyjne mieszkańców osiedla Radogoszcz

---

TEMAT

Nowe inwestycje w mieście, a tranzyt

TREŚĆ
Planowane nowe inwestycje w Łodzi moim zdaniem jak i wielu innych mieszkańców, a także ekspertów w tej dziedzinie, prowadza / będą prowokować do przejazdu tranzytu przez miasto jeszcze większego niż jest obecnie. Zaplanowane wielkie inwestycje np. 6 pasmowych dróg przebiegających pod oknami mieszkańców tego miasta, którzy będą zmuszeni do oglądania i słuchania stada tirów i nie tylko, mknących tuż pod ich oknami. To jest skandal i porażka tego Miasta, które dopuszcza do powstania nawet samych koncepcji budowy „autostrad” w mieście.
Budowa dróg i ich remont w naszym mieście jest konieczny, ale obecne plany budowy m.in. budowa trasy Łódź-Górna, przebudowa i wydłużenie ul. Wojska Polskiego czy przebudowa al. Włókniarzy (łącznik al. Włókniarzy z S-14) są znacząco przerysowane biorąc pod uwagę skale – wielkość tych dróg oraz wątpliwą konieczność budowy wielu z nich.
Uważam, że Miasto powinno poddać wnikliwej analizie obecny stan dróg w Łodzi i co najważniejsze rzetelnie ocenić zasadność inwestycji. Czy musza być one realizowane z takim rozmachem? Czy to będzie faktycznie dobre dla mieszkańców naszego Miasta? Czy zwyczajnie ZDiT jest niekompetentny?

TEMAT

Projektowana ul. Śląska od Al. Pawła II (Al. Włókniarzy) do ul. Tomaszowskiej

TREŚĆ
Propozycja rezygnacji z prowadzenia inwestycji wzdłuż północnej strony torów kolei obwodowej.
UZASADNIENIE

- Dodatkowa inwestycja (łącznie z koleją) rozdzielająca dzielnice Chojny (stare i nowe) z Dąbrową skutecznie utrudniająca prostą komunikację między nimi. Już teraz tworzą się korki na przejazdach kolejowych przez kolej obwodową (ul. Tuszyńska i Zapolskiej). Trasa dodatkowo to utrudni.
- Nie usprawni komunikacji ponieważ będzie niedostępna dla mieszkańców tych dzielnic (brak możliwości krzyżowania trasy o takich parametrach z wąskimi uliczkami osiedlowymi). Wprowadzi jedynie ruch pojazdów ciężkich na teren osiedli mieszkaniowych.
- Dubluje się z transportem szynowym kolei aglomeracyjnej. Komunikacja przez kolej aglomeracyjną (tańsza i bardziej ekologiczna od transportu drogowego) będzie w tym rejonie wystarczająca, nie ma tu szczególnego ruchu pasażerskiego. Poza tym będzie niedostępna dla mieszkańców z racji konieczności jej wysokiego ekranowania na całej długości, ponieważ będzie przebiegać tuż przy zabudowach wielo i jedno rodzinnych Chojen i Dąbrowy oraz tereny rekreacyjne dla tych osiedli jakimi są stawy i Park na Młynku (obecnie jedyne czyste tereny doliny rzeki Olechówki ze względu na nieobecność w tym terenie uciążliwych liniowych inwestycji drogowych) i braku możliwości łączenia z uliczkami osiedli bloków i domków jednorodzinnych.
- Brak możliwości wariantowania trasy (mało miejsca, ograniczenie koleją o bardzo wysokich nasypach w rejonie os. Kowalszczyzna-Młynek).
- Skumulowanie hałasu kolei i drogi już teraz ponadnormatywnie przekroczonym wg mapy akustycznej Łodzi.
- Prowadzona w trudnym terenie zagłębienia dolinnego Olechówki, w obszarze podmokłym (zagrożonym powodzią)przy dużej różnicy wysokości terenu i wysokim nasypie kolei (obszar

pomiędzy ulicami Przedborska, Kotoniarska). Teren o złej akustyce i braku możliwości przewietrzania.

- Brak bezpośredniego, prostego połączenia z dużymi rejonami przemysłowymi Dąbrowy przemysłowej i Widzewa (rejon ulic Dąbrowskiego, Lodowa, Puszkina). Nie odciąży ulic Paderewskiego (biegnącej w niewielkiej odległości od planowanej inwestycji), Rydza Śmigłego i Dąbrowskiego stanowiących dojazd do tej strefy. Nadal ruch ciężkich pojazdów będzie odbywał się tymi ulicami.
- Nie skomunikuje także nowej strefy przemysłowej przewidywanej w planie zagospodarowania przestrzennego po południowi stronie kolei obwodowej między ul. Tomaszowską, a ul. Rolniczą.

Wniosek i jednocześnie propozycja rozwiązania komunikacyjnego.

Komunikacja tych terenów poprzez trasę Konstytucyjna z węzłami komunikacyjnymi usytuowanymi (od południa na północ patrząc) : zjazd po południowej stronie kolei obwodowej w rejon nowej strefy przemysłowej (Tomaszowska – Rolnicza na Wiskitnie), zjazd na wchód w ul. Dąbrowskiego (w rejon Dąbrowy przemysłowej i Widzewa- ulica Lodowa), zjazd na wschód w ul. Przybyszewskiego (rejon przemysłowego Widzewa).
Należało by połączyć Al. Ofiar Terroryzmu (rejon Della) z ulicami strefy przemysłowej na Wiskitnie uzyskując jednocześnie połączenie tych dwóch obszarów przemysłowych zarówno z węzłem autostrady A1, jak i z projektowaną trasą Konstytucyjna, omijając jednocześnie tereny rekreacyjne Młynka z których korzystają mieszkańcy osiedli Chojny, Dąbrowa i Widzew.

RYZYKO I KOSZTY
Ryzyka realizacji inwestycji wymienionej w tytule:

- Brak akceptacji społecznej dla inwestycji ze względu na zdecydowane pogorszenie stanu środowiska (jakości powietrza – mgły nasycone spalinami na obszarach rekreacji i wypoczynku Młynka, wprowadzenie tą inwestycją zagrożenia ciągłym ponadnormatywnym hałasem,), jakości życia, degradacji terenów rekreacji (Park i stawy na Młynku) dla tysięcy mieszkańców trzech osiedli wielorodzinnych i osiedli domów jednorodzinnych. Mieszkańcy tych rejonów i wypoczywający w Parku na Młynku od 2006r. niezmiennie protestują przeciwko tej inwestycji (patrz np. uwagi do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi czy program przeciwdziałania hałasowi itp.)
- Karne konsekwencje związane z niestosowaniem się do prawa ochrony środowiska (polskiego i europejskiego) w zakresie ochrony powietrza i ochrony przed hałasem poprzez realizację inwestycji. Wprowadzanie a nie przeciwdziałanie zagrożeniom i ich likwidowanie.
- Konsekwencje, także karne, z powodu wprowadzania w rejony zagrożone powodzią dodatkowych wód opadowych z tak dużej powierzchni utwardzonej planowanej inwestycji, które będą wprowadzane do Olechówki. Istniejące już pracowania ekofizjograficzne tego terenu, na które także powołuje się Studium uwarunkowań i kier. Zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi z 2010r., zakazują wprowadzania instalacji zwiększających ilość wody w teren tej zlewni (w 2007r. po wybudowaniu Al. Ofiar terroryzmu, z której wody opadowe odprowadzane są do Olchówki, po dużych chociaż krótkotrwałych opadach nastąpiło wylanie stawu na Młynku i podtopienie osiedla Kowalszczyzna, co zostało udokumentowane przez ECM PAN i uczestników międzynarodowego programu „Switch").
- Trudności z pozyskaniem środków unijnych dla tak kontrowersyjnego i szkodliwego rozwiązania komunikacyjnego, nie spełniającego unijnych norm i wprowadzającego tak wiele zagrożeń. W konsekwencji ewentualna konieczność finansowania inwestycji ze środków własnych miasta.
- Ogromny koszt inwestycji, nie służącej mieszkańcom i nie rozwiązującej problemów komunikacyjnych miasta, związany z koniecznością wysokiego ekranowania na całej długości trasy, budowy estakad nad torami kolei obwodowej i doliną rzeczną, wykupu i wyburzenia wielu, także nowo wybudowanych, domów, wzniesionych zgodnie z prawem na projektowanej trasie inwestycji. Wypłacanie przez miasto Łódź odszkodowań w związku z licznymi procesami sądowymi wniesionymi przez poszkodowanych i oszukanych mieszkańców rejonu inwestycji.

TEMAT

Infrastruktura dla transportu drogowego (remonty, nowe inwestycje)

TREŚĆ

- przy tak dużym nasileniu ruchu konieczne poszerzenie ulicy Rokicińskiej (droga krajowa 713) i stworzenie większej ilości przejść dla pieszych („zebry").
- konieczny remont ulicy Osterwy, Żukowskiego, Gajcego – położenie utwardzonej nawierzchni (nieustanne błoto w okresie jesienno-wiosennym, latem – tumany kurzu, zimą – zaspy i koleiny)
- poszerzenie ulicy Gajcego na odcinku: Rokicińska – Zakładowa lub ograniczenie na tym odcinku ruchu dla pojazdów ciężarowych (z wyjątkiem autobusów linii 82 i 82A) – celem zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników drogi, zwłaszcza dzieci i osób starszych (bliskość szkoły, kościoła)

UZASADNIENIE
Nowe inwestycje powinny powstać TYLKO tam, gdzie są potrzebne dla rozwoju terenu, a nie tam, gdzie zdewastują nieliczne w naszym mieście w miarę estetyczne, pełne zieleni i przyjazne mieszkańcom osiedla mieszkaniowe. Pomysł budowania przerysowanego w formie i treści kompleksu drogowego np. na osiedlu Radogoszcz to przykład wysoce szkodliwej megalomanii drogowców.
Aby zahamować dalsze degradacje miasta, należy wszelkie działania także te transportowe podporządkować idei miasta przyjaznego mieszkańcom, o zrównoważonym rozwoju, miasta pełnego zieleni, parków i ogrodów, a nie miasta tranzytowego ziejącego toksycznymi spalinami pędzących tirów.

TEMAT

Przebudowa ul. Frezjowej

TREŚĆ
Należy jak najszybciej rozbudować ul. Frezjową włączając ją w ul. Rokicińską na skrzyżowaniu Rokicińska/Hetmańska. Zarząd Dróg i Transportu zamówił już nawet projekt (Nr sprawy ZDiT.NZ.3320-32/11). Po włączeniu ul. Frezjowej w skrzyżowanie Rokicińska/Hetmańska należy, ze względu na znaczne zwiększenie ilości przejeżdżających pojazdów, przebudować sygnalizację świetlną tak, aby wszystkie lewoskręty na tym skrzyżowaniu miały zapewnioną bezkolizyjność przez zastosowanie sygnalizatorów S-3. Obecnie jedynie skręty W-N oraz E-S mają zapewnioną bezkolizyjność.

UZASADNIENIE

- Ułatwienie dojazdu z południowej części Łodzi (Janów, Olechów) do północnej części miasta (Stoki, Doły, Nowosolna)
- Zwiększenie przepustowości trasy WZ dzięki zmniejszeniu czasu cykli lewoskrętów na skrzyżowaniach: Rokicińska/Hetmańska (E-S) oraz Rokicińska/wjazd do Selgros (W-N – obecnie większość pojazdów na tym skrzyżowaniu zawraca, by dojechać do ul. Transmisyjnej. Po przedłużeniu Frezjowej do Rokicińskiej nie będzie to potrzebne). Biorąc pod uwagę to, iż niedługo ul. Rokicioska będzie stanowić dojazd do A1, jest to bardzo ważne.
- Ul. Frezjowa po przebudowie będzie posiadać chodnik oraz ścieżkę rowerową (włączoną w ścieżkę przy ul. Rokicińskiej) – zdecydowanie zwiększy to bezpieczeństwo.

RYZYKO I KOSZTY
Koszty zostaną opisane szczegółowo w zamówionym przez ZDiT projekcie (Nr sprawy ZDiT.NZ.3320-32/11)

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta, dofinansowanie z UE

TEMAT

Budowa trasy Karskiego, ograniczenie ruchu na Zachodniej i Kościuszki

TREŚĆ
Budowa trasy Karskiego jako zachodniej obwodnicy Śródmieścia (zgodnie z jedną z istniejących koncepcji). Zdecydowane ograniczenie ruchu samochodowego w ciągu Zachodnia-Kościuszki.

UZASADNIENIE
Budowa trasy pozwoli odciążyć centrum miasta. Musi być to jednak połączone z ograniczeniem ruchu na trasie P-P. Dzięki temu ruch na pewno przeniesie się na nową ulicę.

RYZYKO I KOSZTY
Możliwe protesty mieszkańców budynków, przy których będzie biegła nowa trasa. Możliwe protesty przeciw uspokajaniu ruchu na ulicach Zachodniej i Kościuszki.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta

TEMAT

Mała i duża obwodnica Łodzi

TREŚĆ
Dużym problemem Łodzi jest prowadzenie ruchu tranzytowego przez całe miasto al. Włókniarzy, Paderewskiego, Śmigłego Rydza itp. W większości krajów europejskich dąży się do tego, aby odciążyć ruch tranzytowy w miastach. Z uwagi na powyższe, w perspektywie do roku 2035 należy starać się wszelkimi możliwymi sposobami finalizować starania aby wyprowadzić ruch tranzytowy na odwodnicie S-14, A1. Obwodnice powinny być głównym i podstawowym priorytetem na najbliższe lata.

Należy także dążyć aby kierowcy jadąc od Piotrkowa, Zgierza czy Strykowa pojazdami ciężarowymi zwanych potocznie acz niepoprawnie „TIR" omijali Łódź. Przy czym obwodnica powinna zachowywać ciągłość, czyli obwodnica zachodnia powinna prowadzić od punktu A do D.

Co do małej obwodnicy to rozumiem przez nią obecnie użytkowane al. Włókniarzy, Jana Pawła II, Paderewskiego, Śmigłego Rydza.
Na tych ulicach powinien całkowicie być wyeliminowany ruch tranzytowy z jednoczesnym wprowadzeniem priorytetu dla ruchu kołowego względem innych ulic. Łodzianie powinni mieć możliwość szybkiego przemieszczenia się np.: z Teofilowa, na Widzew. W przypadku priorytetu dla małej obwodnicy wielu kierowców dojdzie do wniosku, że najszybciej dotrą do celu właśnie małą obwodnicą a nie opłaca im się jechać przez centrum Łodzi. Taki priorytet spowoduje, że odciążone będą np. ul. Północna, Rewolucji, Próchnika, czyli ulice na których w godzinach szczytu robią się duże korki.

UZASADNIENIE
Wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza granice łodzi (S14, A1) to mniejsze korki, mniejsze zanieczyszczenie środowiska, mniejszy hałas w Łodzi a co za tym idzie mniejsza uciążliwość dla mieszkańców. Jednocześnie obwodnice musza być nieodpłatne. Wprowadzenie opłat spowoduje, że wielu kierowców wybierze jednak drogę przez Łódź co byłoby sprzeczne z głównego celu obwodnicy.

Należy wprowadzić priorytet ruchu (zieloną falę) dla małej obwodnicy Łodzi czyli ulic np.: Al. Włókniarzy, Jana Pawła II, Paderewskiego, Śmigłego Rydza dla ruchu lokalnego. Dzięki temu, osoby pracujące poza centrum i mieszkające poza centrum, nie będą codziennie przejeżdżały przez centrum, czyli skierują się właśnie na te ulice przez co znacząco zmniejszą się korki w centrum. Obecnie ulica Włókniarzy w godzinach szczytu jest bardzo przeładowana i mało

przejezdna co jest niedopuszczalne w przypadku próby skierowania ruchu lokalnego właśnie tym korytarzem.

RYZYKO I KOSZTY
Nie licząc kosztów, widzę same pozytywy takiego działania :)

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Szczegóły do dopracowania w dalszym toku prac.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Dofinansowanie, z EU.

TEMAT

Niezwłoczny remont ulic Sianokosy-Okręglik-Okulickiego

TREŚĆ
Proszę Państwa – tu nie ma co pisać, wystarczy się raz przejechać. Droga zniszczona maksymalnie m.in. przez TIRY, teraz (z powodu wagi na Włókniarzy) znów wybierana bardzo często jako sposób ucieczki przez mandatem za przeciążenie. Co znaczy przeciążenie dla stanu nawierzchni – widać chociażby po stanie ulic wymienionych w tytule.
Doraźnie łatanie dziur straciło tam sens!

UZASADNIENIE
Bezpieczeństwo ruchu, bezpieczeństwo dla uczestników ruchu.
Unikanie uszkodzeń pojazdów oraz minimalizowanie zagrożenia wypadkami czy kolizjami (brak niebezpiecznych manewrów omijania dziur).

RYZYKO I KOSZTY
brak

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Wg projektu

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
miasto

TEMAT

Układ drogowy w rejonie Nowego Centrum Łodzi

TREŚĆ
W przedstawianych publicznie wizualizacjach i planach Nowego Centrum Łodzi, głównymi trasami komunikacyjnymi na tym terenie są ul. Nowo-Targowa i Nowo-Węglowa, będące drogami dwujezdniowymi. Lepszym rozwiązaniem byłoby zastąpienie ich dwiema równoległymi ulicami jednojezdniowymi o dwóch pasach ruchu. W kierunku północ-południe oprócz planowanych ulic, możliwe jest dodatkowo połączenie ul. Lindleya i Wodnej i wytyczenie nowej ulicy między Wierzbową a Kopcińskiego, połączonej z ul. Nową. Na kierunku wschód-zachód będą istniały trzy ulice: Nowo-Węglowa (po południowej stronie dawnych torów kolejowych), po północnie stronie dawnych torów kolejowych oraz przedłużenie ul. Składowej, czyli zagęszczenie ulic w tym kierunku będzie i tak o około połowę większe niż na otaczających obszarach śródmiejskich.
Przedstawiany układ drogowy powoduje także konieczność rozbiórki zespołu hal najstarszej łódzkiej zajezdni tramwajowej przy ul. Tramwajowej.

UZASADNIENIE
Szerokie, dwujezdniowe arterie dzielą miasto, utrudniają ruch pieszy, obniżają jakość przestrzeni publicznych poprzez kumulowanie ruchu samochodowego o dużym natężeniu oraz tworzenie przestrzeni miejskiej o skali przytłaczającej człowieka. Przykładami takiego tras, negatywnie oddziałujących na spójność Śródmieścia Łodzi są Al. Mickiewicza, Al. Piłsudskiego, oraz ul. Zachodnia. Dlatego korzystniejszym rozwiązaniem jest stworzenie gęstszej sieci węższych ulic, pozwalającej w sumie przyjąć taką samą liczbę pojazdów. Ponadto w ten sposób powstają mniejsze kwartały zabudowy, których obsługa komunikacyjna otaczającymi je ulicami jest łatwiejsza. Budowa od podstaw nowej dzielnicy, wraz z układem drogowym stwarza okazję uniknięcia wcześniejszych błędów. Inaczej ulice te staną się podobnymi barierami dzielącymi miasto, jakimi dotychczas były tory kolejowe.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Ponieważ nie powstały jeszcze plany zagospodarowania przestrzennego dla tego obszaru, to wdrażanie tego pomysłu powinno rozpocząć się na etapie ich tworzenia, a realizacja po zakończeniu przebudowy linii kolejowej, podczas zagospodarowywania terenu po placu budowy nowego dworca.

TEMAT

Odstąpienie od poszerzenia ulicy Targowej

TREŚĆ
Odstąpienie od poszerzenia ulicy Targowej.

UZASADNIENIE
Poszerzenie Targowej spowoduje znaczny wzrost ruchu samochodowego w centrum miasta. Obszar NCŁ powinien być obsługiwany głównie komunikacją miejską. Nadmiar samochodów spowoduje zwiększony hałas i zanieczyszczenie powietrza oraz spowoduje korki. Ponadto, liczba podróżnych obsługiwanych przez dworzec Łódź Fabryczna jest zbyt mała, żeby uzasadnić budowę takiej drogi. Na domiar złego, inwestycja jest związana z wyburzeniem części historycznej zabudowy miasta. Efekty takiego przebijania ulic można do dziś oglądać na ulicy Zachodniej pomiędzy Zieloną a Ogrodową.

TEMAT

Ulica Nowo-Targowa

TREŚĆ
Ulica Nowo-Targowa powinna powstać tylko i wyłącznie na obszarze Nowego Centrum Łodzi, jako połączenie ul. Knychalskiego Uniwersyteckiej z ul. Targowej, dotychczas rozdzielonych stacją kolejową. Na południe od ul. Tuwima budowa planowanej trasa wymagałaby wielu wyburzeń, szczególnie na odcinku od ul. Nawrot do połączenia z ul. Kilińskiego.

UZASADNIENIE
Ze względu na rozmiar koniecznych wyburzeń wzdłuż ul. Targowej, na południe od ul. Nawrot oraz między Al. Piłsudskiego i ul. Kilińskiego oraz parametry (droga dwujezdniowa) realizacja tej trasy wpłynęłaby negatywnie na spójność tkanki miejskiej w tym rejonie oraz stałaby się kolejną szeroką, ruchliwą arterią dzielącą miasto. W planowanym kształcie ul. Nowo-Targowa wprowadzałaby ruch samochodowy do Śródmieścia z ciągu Palki-Kopcińskiego przez ul. Uniwersytecką, zwiększając już występujące w centrum problemy: korki, brak miejsc parkingowych, hałas, zanieczyszczenie powietrza i inne niedogodności związane z ruchem samochodowym. Zamiast ułatwiać dojazd dla samochodów, należy zadbać o sprawne działanie transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego w obrębie Nowego Centrum.
Zaniechanie budowy ul. Nowo-Targowej poza Nowym Centrum Łodzi zmniejszy wydatki z budżetu miasta.

RYZYKO I KOSZTY
Negatywnym skutkiem może być nadmierna obciążenie ruchem ulic sąsiednich, co można minimalizować odpowiednią organizacją ruchu (np. likwidacja możliwości skrętu w lewo na ciasnych skrzyżowaniach, synchronizacja sygnalizacji świetlnych na sąsiednich skrzyżowaniach itp.).

TEMAT

Infrastruktura drogowa

TREŚĆ

a) zahamowanie degradacji istniejącej infrastruktury drogowej (utrzymanie nawierzchni i mostów),

b) modernizację systemu zarządzania ruchem, w tym zainstalowanie centralnego systemu sterowania ruchem, z uwzględnieniem wymogów priorytetu dla transportu zbiorowego,

c) realizacja inwestycji drogowych w ograniczonym zakresie, tak aby nie obciążać budżetu miasta kosztami inwestycji i utrzymania zbędnej infrastruktury drogowej

d) realizacja inwestycji drogowych w następujących celach:
   - uspokojenie ruchu w centrum miasta i wprowadzenie tam obszaru ruchu do 30 km/h
   - uwolnienie centralnych obszarów miasta od ruchu tranzytowego (budowa ul. Karskiego)
   - powiązaniu układu dróg miejskich z projektowanymi autostradami w koniecznym zakresie, w taki sposób, aby uniknąć wprowadzania ruchu tranzytowego do miasta i przy uwzględnieniu rozwoju innych środków komunikacji (kolej, transport lotniczy)
   - usprawnieniu funkcjonowania transportu zbiorowego,

e) złagodzenie problemów powodowanych przez ruch samochodów ciężarowych przez:
   - ograniczenia wjazdu pojazdów o dużej ładowności do miasta,
   - kierowanie ruchu tranzytowego poza miasto – na obwodnicę autostradową
   - czasowe ograniczenia ruchu ciężarowego i dostawczego (np. w dni świąteczne i w porze nocnej) na wybranych trasach i obszarach,
   - stymulowanie rozwoju terminali przeładunkowych dla towarów (zlokalizowane przy trasach wlotowych autoporty, w których następowałby przeładunek towarów do pojazdów dostawczych),

f) rozszerzenie zakresu stosowania obszarów (ciągów) wolnych od ruchu samochodowego, obszarów ruchu pieszego oraz stref ruchu uspokojonego (30 km/h),

g) tworzenie systemów dróg rowerowych, wydzielonych pasów rowerowych, śluz rowerowych.

h) intensyfikacja działań policji i straży miejskiej na rzecz porządku na drogach i parkingach,

i) działania techniczne, organizacyjne, prewencyjne i propagandowo-wychowawcze na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego,

j) działania organizacyjne i techniczne eliminujące utrudnienia ruchu pieszego przez samochody (parkowanie na chodnikach) – instalacja pachołków

k) działania techniczne zapobiegające niszczeniu zieleni miejskiej przez samochody – w szczególności instalacja zapór i ograniczników

l) nie realizowanie żadnych inwestycji drogowych w historycznym centrum miasta, które prowadziłyby do wyburzeń istniejącej zabudowy (rezygnacja z realizacji wielopasmowej Nowotargowej, poszerzenia ul. Tuwima itp.)

Złożono 21 identycznych wniosków o poniższej treści, do Zarządu Dróg i Transportu, z adnotacjami, że są one składne w trybie działu VIII Kodeksu Postępowania Administracyjnego - skargi i wnioski.

TEMAT

Przebudowa ul. Szczecińskiej na odcinku Rąbieńska-Pancerniaków

TREŚĆ
Poszerzenie ul. Szczecińskiej z pozostawieniem jednego pasa dla ruchu w każdym kierunku oraz utrzymanie charakteru drogi lokalnej, zapewniającej dojazd mieszkańcom okolicznych domów i osiedli, jak również pozostawienie wszystkich istniejących obecnie wjazdów z ul. Szczecińskiej do przyległych do powyższej ulicy działek, oraz zaprojektowanie dojazdów do działek, które obecnie nie są zagospodarowane i nie posiadają urządzonych dojazdów. Wykonanie jednego ciągu pieszego (chodnika) oraz jednej ścieżki rowerowej. Przy projektowaniu uwzględnić charakter terenu przyległego do ul. Szczecińskiej na w/w odcinku – zabudowa jednorodzinna, charakter wiejski. Pozostawienie w miarę możliwości, możliwie dużej ilości pięknych, starych drzew, dodających uroku całej okolicy. Zaprojektowanie i wykonanie stosownego oświetlenia na w/w odcinku ul. Szczecińskiej.
Zmiana planów przebudowy ul. Szczecińskiej na w/w odcinku jako drogi dwujezdniowej, czteropasmowej, przedzielonej pasem zieleni, o standardzie drogi ekspresowej na bardziej przyjazną mieszkańcom i nowoczesną drogę lokalna.

UZASADNIENIE
W/w odcinek ul. Szczecińskiej jest wyjątkowo niebezpieczny, zwłaszcza brak chodnika i oświetlenia stwarza bardzo duże zagrożenie dla ruchu pieszego, szczególnie po zmroku. Podobnie sytuacja wygląda w przypadku ruchu rowerowego – jazda rowerem po drodze zatłoczonej dużymi ciężarówkami (TIR-y) stanowi poważne zagrożenie. Jednak na tym odcinku nie ma znacznej ilości rowerzystów i pieszych. Z proponowanych rozwiązań korzyści odniesie lokalna społeczność, a w szczególności właściciele nieruchomości położonych w okolicy ul. Szczecińskiej na wymienionym odcinku, oraz wszyscy mieszkańcy gminy Łódź oraz gminy Aleksandrów Łódzki, którzy zamierzają skorzystać z omawianego odcinka drogi w celach rekreacyjnych.
Budowa obwodnicy miasta S14 tylko częściowo rozwiąże problem. Planowana jest przez miasto przebudowa w/w ulicy, ale plany te są obarczone wadami merytorycznymi i ekonomicznymi, zgłaszanymi wcześniej przez okolicznych mieszkańców.

RYZYKO i KOSZTY
Brak negatywnych skutków wdrożenia

FINANSOWANIE
Miasto zaoszczędzi, rezygnując z części planów rozbudowy ul. Szczecińskiej.

KOD 02: INFRASTRUKTURA TRANSPORTU SZYNOWEGO

TEMAT

Rozbudowa infrastruktury tramwajowej w Łodzi

TREŚĆ
Kierunki budowy nowych linii tramwajowych w Łodzi:

1. Od skrzyżowania ulic Dąbrowskiego/Gojawiczyńskiej ulicą Dąbrowskiego i wiaduktem nad torami PKP do skrzyżowania ulic Dąbrowskiego/Puszkina
2. Od Ronda Sybiraków ulicą Przybyszewskiego do skrzyżowania ulic Przybyszewskiego/Hetmańska
3. Od skrzyżowania Kopcińskiego/Narutowicza ulicą Kopcińskiego do skrzyżowania ulic Strykowska/Wojska Polskiego
4. Od skrzyżowania Paderewskiego/Rzgowska ulicą Broniewskiego do skrzyżowania ulic Broniewskiego/Niższa
5. Od skrzyżowania ulic Niższa/Śląska wiaduktem nad torami PKP do ulicy Szternfelda, ulicą Szternfelda i ulicami Kurczaki, Rzgowska do Szpitala Centrum Zdrowia Matki Polki
6. Od skrzyżowania ulic Zgierska/Julianowska ulicami Julianowska, Inflancka do skrzyżowania ulic Strykowska/Inflancka
7. Od pętli tramwajowej Aleksandrowska/Chochoła ulicami Klinowa, Romanowska do Osiedla Zielony Romanów
8. Od skrzyżowania ulic Zgierska/al. Włókniarzy ulicami al. Włókniarzy, 11-go listopada do Osiedla Radogoszcz Zachód

Ponadto budowa łuku torowego umożliwiającego skręt tramwaju z ulicy Srebrzyńskiej w al. Włókniarzy dzięki czemu możliwe będzie wydłużenie trasy linii tramwajowej 7 z Kozin aleją Włókniarzy i ulicą Limanowskiego do Dworca PKP Łódź Żabieniec.

UZASADNIENIE

Ad. 1. Zalety inwestycji to poprawa obsługi komunikacyjnej Os. Dąbrowa i strefy Dąbrowa Przemysłowa dzięki czemu korzyści odniosą pracownicy istniejących i budowanych tam zakładów przemysłowych, którzy będą mogli dostać się do pracy komunikacją tramwajową uniezależniona od korków drogowych.

Ad. 2. Zalety inwestycji to:

- uzupełnienie wariantu podstawowego projektowanej linii tramwajowej WZ do Della
- poprawa obsługi komunikacyjnej południowej części Os. Widzew Wsch. oraz Osiedli Olechów i Janów

Ad. 3. Zalety inwestycji:

- poprawa obsługi komunikacyjnej Os. Doły, zachodniej części kampusu UŁ, Cmentarza Doły, ASP
- stworzenie wschodniej magistrali tramwajowej Łodzi w relacji Szpital CZMP – Rzgowska-Kurczaki – Sternfelda – Niższa – Śmigłego-Rydza – Kopcińskiego – Palki - Strykowska
- wygospodarowanie miejsca na parking przed Szpitalem im. Barlickiego dzięki przeniesieniu wschodniej jezdni ulicy Kopcińskiego do tunelu na odcinku od ul. Narutowicza do ul. Pomorskiej

Ad. 4. Zalety inwestycji:

- stworzenie nowej relacji tramwajowej: Chocianowice-Paderewskiego-Broniewskiego-Rydza-Śmigłego-Kopcińskiego
- zwiększenie wykorzystania linii tramwajowej w ulicy Paderewskiego przez wzrost dostępnych kierunków i relacji np. połączenie z Widzewem i Olechowem

- wzrost atrakcyjności komunikacji tramwajowej mieszkańców osiedli wzdłuż ulicy Paderewskiego

Ad.5. Zalety inwestycji to:

- obsługa komunikacją miejską wschodniej części Os. Komorniki i skomunikowanie tego osiedla z Dąbrową
- podniesienie atrakcyjności komunikacji tramwajowej na Chojnach
- poprawa obsługi komunikacyjnej szpitala i osiedli w rejonie CZMP
- skrócenie czasu dojazdu z ww. osiedli do ciągu tramwajowego Śmigłego-Rydza – Kopcińskiego
- znaczne ograniczenie sieci komunikacji autobusowej w tym rejonie i stworzenie linii dojazdowych do tramwaju

Ad. 6. Zalety inwestycji:

- poprawa obsługi komunikacyjnej Os. Zgierska/Stefana i Os. Zagajnikowa
- stworzenie ciągu komunikacyjnego w północnej części miasta i nowych relacji dla mieszkańców Osiedla Zagajnikowa; Helenówek – Zgierska - Julianowska – Inflancka-Strykowska – Palki – Kopcińskiego
- wzrost znaczenia przystanku intermodalnego PKP Strykowska/Inflancka

Ad. 7. Zalety inwestycji to:

- obsługa komunikacyjna Os. Zielony Romanów i osiedli po wschodniej stronie Aleksandrowa Łódzkiego
- utrzymanie atrakcyjnego połączenia tramwajowego rejonu Szpitala im. Babińskiego i mieszkańców okolicznych osiedli

Ad. 8. Zalety inwestycji:

- poprawa obsługi komunikacyjnej Os. Radogoszcz Zach. od strony zachodniej
- zwiększenie wykorzystania przystanku intermodalnego PKP Radogoszcz Zach. przez umożliwienie przesiadek również na popularną w mieście komunikację tramwajową
- stworzenie alternatywy dla objazdów w razie awarii na magistrali tramwajowej w ulicy Zgierskiej na odcinku od Ronda Biłyka do Helenówka
- ograniczenie wjazdów do miasta samochodów osobowych od strony północno-zachodniej (trasa S-14) przez umożliwienie kierowcom bezpiecznego pozostawienia pojazdu na parkingu P+R (Parkuj i jedź) sąsiadującym z pętlą tramwajowo-autobusową

RYZYKO I KOSZTY

Ad. 1. Budowa torowiska była w przeszłości planowana więc inwestycja nie wiąże się z dużym ryzykiem. Największe koszty będą związane z remontem wiaduktu tramwajowego nad torami PKP w ulicy Dąbrowskiego, który od czasu wybudowania nigdy nie był użytkowany.

Ad. 2. Inwestycja może napotkać na protesty części mieszkańców Osiedli Janów i Olechów w najbliższym jej sąsiedztwie.

Ad. 3. Aby zrealizować inwestycję konieczna będzie budowa tunelu drogowego dla jednej z jezdni ulicy Kopcińskiego na odcinku od ul. Narutowicza do ul. Pomorskiej co spowoduje olbrzymie koszty.

Ad. 4. Inwestycja spowoduje zwężenie o jeden pas ruchu odcinka ulicy Broniewskiego od ulicy Rzgowskiej do Ronda Insurekcji Kościuszkowskiej co zmniejszy przepustowość ruchu samochodów na tym odcinku.

Ad. 5. Inwestycja pociągnie za sobą duże koszty związane z budową estakady tramwajowej nad torami PKP i projektowaną Trasą Śląską. Ponadto możliwe będą protesty części mieszkańców osiedla Komorniki wobec projektu wprowadzenia tramwaju w ulicę Szternfelda i Kurczaki.

Ad. 6. Inwestycja wymusi rezygnację z planów rozbudowy do trzech pasów ulicy Inflanckiej na odcinku od Ronda powstańców 1963r do ul. Zagajnikowej.

Ad. 7. Inwestycja spowoduje konieczność nieco większej skali wyburzeń i wykupu części działek w przypadku realizacji pomysłu poszerzenia ulicy Aleksandrowskiej do dwóch jezdni na odcinku od ul. Chochoła do ul. Szczecińskiej

Ad. 8. W wyniku realizacji inwestycji nie przewiduje się negatywnych skutków jej wdrożenia.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Projekt ma za zadanie pozostawienie rezerwy terenowej w obszarze miasta aby realizacja wskazanych inwestycji nie była utrudniona w związku z innymi inwestycjami lub zamianami zagospodarowania terenu. Realizacja etapami w zależności od kierunków rozwoju miasta i bieżących potrzeb w perspektywie wieloletniej.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Środki z budżetu miasta, programów unijnych oraz partnerstwo publiczno-prywatne.

TEMAT

Poprawienie dostępności przystanków komunikacji miejskiej

TREŚĆ
Dostęp do wszystkich przystanków komunikacji miejskiej z poziomu 0. Likwidacja przejść podziemnych oraz kładek i wind prowadzących na perony przystankowe. Wyznaczanie przejść dla pieszych na początku i końcu przystanków. W szczególności dotyczy to przystanku tramwajowego przy dworcu Łódź Kaliska.

UZASADNIENIE
Przejścia podziemne stanowią poważną przeszkodę utrudniającą, a często uniemożliwiającą dostęp do przystanków osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich lub prowadzącym wózek dziecięcy. Ponadto takie przejścia stanowią psychologiczny czynnik mogący sugerować, że transport publiczny jest w jakiś sposób niebezpieczny dlatego jest tak odizolowany. Dodatkowo przejścia podziemne są często dewastowane i stanowią bardzo nieprzyjemną przestrzeń. Dostęp z poziomu jezdni ułatwi wszystkim dotarcie na przystanki. Wyznaczanie przejść dla pieszych na początku i końcu wysepki również zwiększy dostępność przystanków. Ponadto wzrośnie poziom bezpieczeństwa. Wiele osób wchodzi na przystanki od strony, gdzie nie ma przejścia dla pieszych, ryzykując w ten sposób swoje zdrowie bądź życie.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Wyznaczanie dodatkowego przejścia na końcu peronu przystankowego.

TEMAT

Polepszenie infrastruktury przystankowej tramwajów

TREŚĆ
Stosowanie przystanków podwójnych (a czasem nawet potrójnych) na ulicach, po których kursuje kilka linii tramwajowych. Stosowanie peronów przystankowych ułatwiających wsiadanie do tramwajów (przystanki wiedeńskie, dosunięcie krawędzi peronu przystankowego do torowiska). Umieszczanie na przystankach wiat z dużą liczbą miejsc siedzących, a tam gdzie to niemożliwe, zadaszeń chroniących przed deszczem.

UZASADNIENIE
Stosowanie przystanków podwójnych sprawi, że więcej pojazdów będzie mogło dokonać wymiany pasażerskiej, a przez to szybciej odjechać z przystanku. Zniknie konieczność oczekiwania na zwolnienie przystanku, co jest stratą czasu oraz jest niekorzystne w oczach pasażerów. Stosowanie przystanków wiedeńskich lub dosuwanie krawędzi peronu bliżej torów (jak na ulicy

Kilińskiego przy Pomorskiej) ułatwi wymianę pasażerską oraz będzie dodatkowo spowalniać ruch samochodów. Wiaty i zadaszenia zwiększą komfort oczekiwania na przyjazd tramwaju.

RYZYKO I KOSZTY
Budowa przystanków wiedeńskich może powodować sprzeciw kierowców samochodów.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Zasadniczo jest to powielenie rozwiązań z ulic Piotrkowskiej i Kilińskiego (przy Pomorskiej). Tam gdzie torowisko jest znacznie odsunięte od krawędzi jezdni, należy zbudować peron typu wiedeńskiego, który dodatkowo pełni rolę progu zwalniającego dla samochodów. Takie rozwiązanie jest dużo lepsze niż budowanie wąskich wysp przystankowych (jak na Limanowskiego). W przypadku, gdy odległość pomiędzy krawędzią chodnika a torowiskiem jest mniejsza niż jeden pas ruchu, należy zastosować wysuniętą platformę przystankową jak na Kilińskiego przy Pomorskiej.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta.

TEMAT

Polepszenie infrastruktury przystankowej autobusów

TREŚĆ
Stosowanie przystanków podwójnych w miejscach, gdzie przebiega duża liczba linii autobusowych, lub stosowanie stref przystankowych (jak w przypadku punktu przesiadkowego linii nocnych na Kościuszki) gdy z przystanku korzystają autobusy miejskiej, zamiejskie i busy. Montowanie wiat przystankowych lub zadaszeń, jeśli nie ma miejsca na normalne wiaty. Rezygnacja z zatok przystankowych, szczególnie w centrum miasta, na drogach wielopasmowych. Stosowanie betonowej nawierzchni w miejscu, w którym zatrzymuje się autobus.

UZASADNIENIE
Podwójne przystanki mają taką samą korzyść, jak w przypadku tramwajów. Strefy przystankowe są przydatne w sytuacji, gdy przystanek jest dzielony z autobusami zamiejskimi. Takie pojazdy dłużej stoją na przystanku, ponieważ kierowcy sprzedają bilety. W ten sposób blokuje się możliwość obsłużenia przystanku przez pojazdy stojące z tyłu. Strefy przystankowe wyeliminują ten problem.
Rezygnacja z zatoczek przystankowych ma wiele uzasadnień. Po pierwsze, kierowcy często nie wypuszczają pojazdów z zatoczki, chociaż mają taki obowiązek. Po drugie, zatoki często są krótkie i trudno jest podjechać autobusem przegubowym blisko krawężnika, co często utrudnia wsiadanie osobom starszym czy niepełnosprawnym. W przypadku gdy ulica ma kilka pasów ruchu, nie ma konieczności budowania zatoki, ponieważ samochody mogą wyminąć autobus sąsiednimi pasami.
Ważne jest, żeby miejsce, na którym staje autobus było wykonane z trwałego materiału, np. betonu. Nawierzchnie asfaltowe, a szczególnie z kostki betonowej nie wytrzymują obciążenia i szybko się niszczą. Powstają dziury i koleiny, powodujące nieprzyjemne trzęsienie podczas wjazdu autobusu na przystanek. Dodatkowo, podczas deszczu w dziurach zbiera się woda, którą podjeżdżające autobusy rozbryzgują na oczekujących pasażerów.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Brak zatok dotyczy szczególnie ulic kilkupasmowych, jak trasa W-Z. Jeśli zatoki są gdzieś budowane, to powinny być na tyle długie, a wjazd na nie możliwy pod niewielkim kątem, żeby można było bez problemu wjechać autobusem przegubowym i ustawić go blisko krawężnika.

TEMAT

Zwiększenie przepustowości przystanków autobusowych i tramwajowych

TREŚĆ
Wyznaczanie tam, gdzie to możliwe przystanków podwójnych lub nawet potrójnych, szczególnie w obszarze śródmiejskim na ulicach, na których kursują więcej niż dwie linie tramwajowe lub więcej niż 3 linie autobusowe. Budowanie przystanków za skrzyżowaniami tylko i wyłącznie w sytuacji, gdy pojazdy komunikacji miejskiej będą miały za każdym razem zagwarantowany przejazd przez skrzyżowanie bez zbędnego czekania.

UZASADNIENIE
Bardzo często zdarza się, że pojazdy kilku linii zjawiają się na przystanku w grupie. Niestety danej chwili tylko w jednym pojeździe może odbyć się wymiana pasażerów, a pozostałe muszą czekać tracąc czas. Gdy przystanek znajduje się za skrzyżowaniem, a pojazd nie ma priorytetu przejazdu, dodatkowo traci się czas na stanie na światłach. Potem pojazd musi jeszcze raz przystanąć, tym razem na przystanku. Najgorsza jest kombinacja obu sytuacji. Występuje ona nagminnie na linii ŁTR. Tramwaje grupą oczekują na zielone światło, po czym za każdym wystarcza czasu tylko dla jednego, żeby mógł przejechać i dokonać wymiany pasażerów. Tworzą się przez to korki, a pasażerowie bardzo negatywnie odbierają takie funkcjonowanie transportu zbiorowego.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Część przystanków można zamienić w podwójne zwyczajnie dostawiając kolejny znak przystankowy. Dotyczy to linii autobusowych, na których przystanki nie znajdują się w zatokach oraz linii tramwajowych bez wydzielonego torowiska. W pozostałych przypadkach konieczna byłaby przebudowa infrastruktury. Dlatego te rozwiązania będą musiały być brane pod uwagę przy planowaniu remontów.

TEMAT

Przebudowa przystanków tramwajowych na linii ŁTR na podwójne

TREŚĆ
Przebudowa wszystkich przystanków na trasie Łódzkiego Tramwaju Regionalnego, aby mogły się na nich zatrzymywać jednocześnie dwa składy tramwajowe. Szczególnie dotyczy to przystanków od ronda Lotników Lwowskich do Limanowskiego.

UZASADNIENIE
Takie rozwiązanie pozwoli rozładować korki tramwajowe występujące na linii oraz zmniejszy straty spowodowane oczekiwaniem tramwajów na zwolnienie przystanku.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta.

TEMAT

Podwójne przystanki tramwajowe w ciągu trasy P-P

TREŚĆ
Na całym odcinku trasy tramwajowej w ulicach Zachodnia, Kościuszki oraz na skrzyżowaniu Zgierska-Pojezierska-Julianowska powinny być podwójne przystanki tramwajowe oraz (jeżeli nie będzie priorytetu przejazdu dla tramwaju) POWINNY być przeniesione przed skrzyżowania.
Jest to dla mnie wielka porażka projektu ŁTR. Pytanie tylko czy projektant tego nie przewidział czy też przewidział ale zmieniono koncepcję.

Proszę przyjrzeć się ruchowi tramwajowemu w okolicy przystanków na całym odcinku ulic Zachodnia, Kościuszki oraz na Zgierskiej przy Pojezierskiej/Julianowskiej.

UZASADNIENIE
Skrócenie czasu przejazdu tramwajem, większa płynność ruchu a przez to większa zachęta do korzystania z komunikacji.

RYZYKO I KOSZTY
Brak

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Wg projektu

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Miasto?

TEMAT

Tramwajowy wspólny przystanek przesiadkowy przy „Centralu”

TREŚĆ
W chwili obecnej skrzyżowanie przy Centralu jest jednym z największym w Łodzi jeżeli chodzi o przesiadki komunikacji miejskiej. Osoby jadące tramwajem z kierunków W-Z przesiadają się na tramwaj PN-PD. Jako zarówno pasażer jak i kierowca widzę jak dużym problemem jest to skrzyżowanie. Setki a może nawet tysiące łodzian codziennie w tym miejscu przesiadają się.
Z uwagi na duże skupisko tych osób dochodzi też do dużego zagrożenia zdrowia i życia, gdy żyjący w „niedoczasie” Łodzianie, przebiegają na czerwonym świetle przed jadącymi samochodami. Sytuacja wiele razy doprowadziła już do tragedii.
Moim zdaniem należy to zmienić i połączyć przystanek z tras W-Z, PN-PD, w jeden wspólny przystanek, tak aby Łodzianie wysiadając z tramwaju z tras W-Z mogli bezpiecznie z tego samego przystanku wyruszyć w dalszą trasę PN-PD. Do tego celu należy zmienić torowisko tramwaju na rogu ul. Piotrkowskiej-Żwirki, tak aby przebiegało ono prosto do Piłsudskiego, a dopiero w Piłsudskiego skręcało w lewo.
Takie rozwiązanie spowoduje wspólny przystanek dla wszystkich kierunków i znacząco poprawi komunikację, bezpieczeństwo, jakość podróżowania i funkcjonalność miejsca.
Drugie rozwiązanie to zbudowanie tunelu (przejścia podziemnego), pomiędzy obecnymi przystankami W-Z, PN-PD, tak aby bezkolizyjnie pod ziemią przechodzić z jednego przystanku na drugi.
Przejście podziemne można zaprojektować z możliwością połączenia go w przyszłości z tunelem kolejowym ze stacji Łódź Fabryczna lub bardzo przyszłościowo z Metrem w Łodzi.

UZASADNIENIE
Wprowadzenie wspólnego przystanku tramwajowego dla tras W-Z, PN-PD znacząco podniesie bezpieczeństwo, bowiem wielokrotnie na tej krótkiej trasie przesiadkowej dochodziło do tragedii.

RYZYKO I KOSZTY
Nie licząc kosztów, widzę same pozytywy takiego działania :)

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Szczegóły do dopracowania w dalszym toku prac.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Dofinansowanie z EU.

TEMAT

Budowa przystanków intermodalnych

TREŚĆ
Budowa przystanków, na których będą mogły zatrzymywać się zarówno tramwaje jak i autobusy. Wyznaczanie wspólnych przystanków dla autobusów i tramwajów na ulicach, na których torowisko tramwajowe jest umieszczone w jezdni. Przykładem takiego miejsca jest ul. Kilińskiego przy parku Sienkiewicza.

UZASADNIENIE
Przystanki intermodalne ułatwiają pasażerom przesiadkę z autobusu na tramwaj. Nie trzeba szukać przystanków ani biegać pomiędzy przystankami tramwajowymi i autobusowymi. Ponadto, dzięki zastosowaniu wspólnych przystanków można zmniejszyć liczbę wiat.

TEMAT

Odstąpienie od poszerzenia ulicy Aleksandrowskiej

TREŚĆ
Odstąpienie od poszerzenia ulicy Aleksandrowskiej na odcinku od ul. Szczecińskiej do granicy miasta. Przeprowadzenie remontu z zachowaniem obecnej szerokości jezdni. Remont torowiska tramwajowego do pętli Chochoła.

UZASADNIENIE
Ulica poza granicami miasta została już wyremontowana i nie poszerzono jej. Remont jest więc budową szerokiej ulicy donikąd. Wąskie gardło nie zniknie, a zostanie przesunięte do granicy miasta. Szans na poszerzenie trasy poza Łodzią na ten moment nie ma i zapewne minie wiele lat nim się pojawi. Inwestycja jest więc w tym momencie bezzasadna. Ponadto, zabrany by został efektywny środek komunikacji, a w zamian zaproponowana zostałaby linia 78, na której często występują opóźnienia. Ponadto, poszerzenie ulicy mogłoby spowodować większy ruch samochodowy, który kierowałby się do centrum miasta.
Ponadto przy pętli znajduje się szpital, do którego dojeżdżają pacjenci, ich rodziny oraz studenci Uniwersytetu Medycznego. Tramwaj jest dla nich dużo pewniejszym środkiem komunikacji niż autobus.

TEMAT

Zachowanie linii tramwajowej w ul. Aleksandrowskiej na odcinku Szczecińska-Chochoła

TREŚĆ
Planowana rozbudowa ul. Aleksandrowskiej na odcinku od ul. Szczecińskiej do granicy miasta do dwóch dwupasmowych jezdni, kosztem linii tramwajowej jest działaniem niewłaściwym. Ulica powinna zostać wyremontowana, natomiast jej poszerzanie nie jest w pełni uzasadnione i rozwiąże problemów komunikacyjnych w tym rejonie. W związku z tym brak jest przesłanek do likwidacji linii tramwajowej, zapewniającej dojazd nie tylko dla mieszkańców pobliskich ulic, ale też do szpitala im. Dr Babińskiego.
Należy rozważyć także możliwość odbudowy linii tramwajowej do Aleksandrowa Łódzkiego, w związku z czym wspomniany odcinek byłby niezbędny.

UZASADNIENIE
Poszerzenie ulicy Aleksandrowskiej nie zmniejszy korków, tylko „przesunie” je w stronę Aleksandrowa Łódzkiego, gdzie droga jest węższa i nie ma możliwości jej rozbudowy. Ponadto ul. Aleksandrowska nie będzie mieć połączenia z zachodnią obwodnicą Łodzi S-14, zatem w przyszłości jej znaczenie, w porównaniu z innymi drogami zmaleje. W tej sytuacji bezzasadna jest likwidacja linii tramwajowej.

TEMAT

Wydłużenie linii tramwajowej do Zielonego Romanowa

TREŚĆ
Wydłużenie linii tramwajowej od pętli Chochoła do osiedla Zielony Romanów.

UZASADNIENIE
Zielony Romanów jest rozrastającym się osiedlem na obrzeżach Łodzi. Dojeżdża tam jednak tylko linia 97 o niskiej częstotliwości kursowania. Nie można więc uznać obsługi komunikacyjnej osiedla za satysfakcjonującą. Doprowadzenie linii tramwajowej znacząco polepszyłoby skomunikowanie osiedla z resztą miasta oraz doprowadziłoby do rozwoju osiedla.

RYZYKO I KOSZTY
Możliwy strach mieszkańców przed tramwajem. Konieczne będzie przeprowadzenie akcji informacyjnej dotyczącej korzyści wynikających z budowy linii tramwajowej.
Do przeprowadzenia linii zapewne będzie konieczne wykupienie części terenów.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Trasa powinna być obsługiwana wagonami dwukierunkowymi. Umożliwi to budowę krańcówki w formie weksla lub zjazdu międzytorowego na końcu linii. Taka krańcówka będzie mogła być ulokowana na ulicy, gdyż nie będzie występować konieczność budowy normalnej pętli, która zajmuje dużo miejsca.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta, fundusze UE.

TEMAT

Odbudowa linii tramwajowej do Aleksandrowa Łódzkiego

TREŚĆ
Odbudowa linii tramwajowej do Aleksandrowa Łódzkiego. Budowa nowych torów od pętli Chochoła wzdłuż ulicy Aleksandrowskiej.

UZASADNIENIE
Rośnie ruch pomiędzy Łodzią a Aleksandrowem. Linia 78 nie spełnia pokładanych w niej nadziei. Autobusy stoją w korkach razem z samochodami i często są opóźnione. Przywrócenie linii tramwajowej znacząco poprawiłoby skomunikowanie obu miast oraz zapewniłoby dużo bardziej niezawodny i komfortowy środek lokomocji niż autobus. Dzięki temu część osób mogłaby porzucić samochody na rzecz transportu zbiorowego, zmniejszając korki w Łodzi.

RYZYKO I KOSZTY
Projekt wymaga współpracy samorządu łódzkiego, aleksandrowskiego i Urzędu Marszałkowskiego, który mógłby sfinansować część przedsięwzięcia. Część trasy musiałaby jednak biec w jezdni, co mogłoby spowodować sprzeciw niektórych instytucji. Przykład Konstantynowa Łódzkiego pokazuje, że takie ułożenie torów nie musi stanowić przeszkody.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Tory w Łodzi byłyby poprowadzone poboczem ulicy Aleksandrowskiej, zgodnie z oryginalnym przebiegiem. Zapewne będzie musiał to być odcinek jednotorowy. Już w Aleksandrowie torowisko przechodziłoby na ulicę. Tam istnieje możliwość ułożenia dwóch torów. O lokalizacji pętli powinny zdecydować władze Aleksandrowa.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta, budżet Aleksandrowa, budżet województwa, fundusze UE

TEMAT

Odbudowa linii tramwajowej pod budynek dworca Kaliskiego

TREŚĆ
Odbudowa linii tramwajowej od ul. Bandurskiego pod budynek dworca Łódź Kaliska.

UZASADNIENIE
Integracja różnych rodzajów transportu jest kluczowa dla sprawnego funkcjonowania transportu, jednocześnie czyniąc komunikację zbiorową bardziej atrakcyjną. Niestety, na dworcu przesiadka z pociągu na tramwaj lub autobus jest bardzo kłopotliwa i nie spełnia żadnych współczesnych standardów. Pasażerowie muszą najpierw przejść długi odcinek z bagażami, a potem dodatkowo pokonać schody lub kładkę. Odbudowa tramwaju pozwoliłaby dowieźć pasażerów pod samo wejście do dworca (takie rozwiązanie występuje np. w Wurzburgu w Niemczech) oraz uczyniłoby komunikację miejską dużo bardziej dostępną.

RYZYKO I KOSZTY
Najpoważniejszym problemem może okazać się porozumienie z PKP w sprawie ułożenia nowych torów. Poprowadzenie odnogi będzie zapewne wiązało się z kolizją z obecnie istniejącymi przystankami autobusowymi i tramwajowymi. Węzeł przesiadkowy jest jednak tak skrajnie niefunkcjonalny, że byłaby to dobra okazja do jego przeprojektowania. Jednocześnie, przejazd przez jezdnię musiałby być zabezpieczony sygnalizacją wzbudzaną przez tramwaj, żeby uniknąć wypadków oraz długiego oczekiwania przez tramwaj na przejazd.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Za wiaduktem, tramwaj odbijałby w prawo i podjeżdżał pod budynek dworca. Ze względu na małą ilość miejsca na wybudowanie klasycznej pętli, linia będzie musiała być obsługiwana taborem dwukierunkowym.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta, środki UE

TEMAT

Odtworzenie torowiska na ulicy Radwańskiej

TREŚĆ
Odtworzenie torowiska w ulicy Radwańskiej pomiędzy Piotrkowską a aleją Politechniki. Budowa łuków umożliwiających tramwajom skręt w obie strony na obu końcach torowiska.

UZASADNIENIE
Razem z torowiskiem na Wróblewskiego i Czerwonej powstanie szybki objazd katedry. Dzięki temu tramwaje omijałyby nieduży fragment trasy, co ograniczyłoby dezorientację pasażerów. Nie byłoby konieczności wyłączania ruchu tramwajowego na trasie ŁTR na wysokości al. Mickiewicza, a często nawet Legionów. Zniknęłaby konieczność prowadzenia komunikacji zastępczej. Duża liczba wydarzeń pod katedrą, w wyniku których następuje wyłączenie ruchu uzasadnia stworzenie takiego objazdu.

RYZYKO I KOSZTY
Problemem może okazać się sposób zawieszenia sieci trakcyjnej. Najlepszym rozwiązaniem byłoby rozwieszenie jej pomiędzy budynkami, ale nie wszyscy właściciele mogą się na to zgodzić. Dość wąskie chodniki mogą utrudnić ustawienie słupów trakcyjnych. W czasie kierowania ruchu tramwajowego przez Radwańską, konieczne byłoby zamykanie ruchu dla samochodów. Prawdopodobnie trzeba będzie również przebudować zjazd z przystanku na Piotrkowskiej po stronie zachodniej, żeby zrobić miejsce na łuk.

TEMAT

Przywrócenie torowiska tramwajowego w ulicach Czerwonej i Wróblewskiego

TREŚĆ
Przywrócenie torowiska na ulicach Wróblewskiego, Wólczańskiej i Czerwonej pomiędzy Piotrkowską a aleją Politechniki. Budowa łuków umożliwiających tramwajom skręcanie w prawo i w lewo na obu końcach torowiska. Oddzielenie torowiska od jezdni.

UZASADNIENIE
Torowisko stanowiło objazd trasy ŁTR w przypadku wstrzymania ruchu. Tego typu torowiska muszą istnieć, szczególnie w centrum miasta, żeby umożliwić łatwiejsze prowadzenie objazdów. Dzięki temu sieć tramwajowa jest bardziej elastyczna. Wydzielenie torowiska uniemożliwi poszerzenie jezdni, co spowodowałoby zwiększenie ruchu samochodowego w centrum czyli jego zakorkowanie.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta.

TEMAT

Odbudowa awaryjnych torów tramwajowych w ul. Czerwonej/Wróblewskiego lub Radwańskiej

TREŚĆ
Przywrócenie połączenia linii tramwajowych w ul. Piotrkowskiej i Al. Politechniki przez ul. Czerwoną i Wróblewskiego lub Radwańską, wykorzystywanego w sytuacjach awaryjnych i do objazdów, np. podczas uroczystości na Pl. Katedralnym. Przebieg objazdu ul. Radwańską byłby o tyle korzystniejszy, że pozwalałby na utrzymanie ruchu na Al. Kościuszki, przy zamknięciu ul. Piotrkowskiej.

UZASADNIENIE
O potrzebie istnienia takiego połączenia świadczy fakt, że przynajmniej raz w miesiącu, a nawet częściej, południowa część Centrum zostaje na kilka godzin pozbawiona komunikacji tramwajowej, na skutek awarii/wypadku na trasie ŁTR na odcinku między ul. Zieloną a ul. Pl. Reymonta lub zamknięcia dla ruchu ul. Piotrkowskiej na czas uroczystości kościelnych.

TEMAT

Budowa dodatkowych łuków torowych na skrzyżowaniach

TREŚĆ
Odbudowa zlikwidowanych skrętów tramwajowych na skrzyżowaniach oraz ich dobudowa tam, gdzie to możliwe i jest uzasadnione ze względu na ułatwienie prowadzenia objazdów. Przykładem takich miejsc jest plac Kościelny czy pętla Koziny (odbudowa zlikwidowanych połączeń z aleją Włókniarzy).

UZASADNIENIE
Budowa dodatkowych skrętów zwiększy elastyczność sieci i ułatwi prowadzenie objazdów oraz wytyczanie nowych linii komunikacyjnych.

RYZYKO I KOSZTY
Koszt konserwacji zwrotnic jest czynnikiem, który wymusza wybieranie miejsc, gdzie dodatkowe łuki są naprawdę potrzebne. Nie warto budować ich na mało uczęszczanych trasach.

TEMAT

Budowa nowej pętli tramwajowej na ul. Szczecińskiej przy dworcu Łódź Chojny

(Błąd autora - z kontekstu wynika, że chodzi nie o ul. Szczecińską, lecz o ul. Śląską)

TREŚĆ
Budowa nowej pętli tramwajowej na ulicy Szczecińskiej na wysokości dworca Łódź Chojny. Przedłużenie torów od krańcówek Dworzec Łódź Chojny i Śląska, likwidacja pętli na ul. Kilińskiego. Budowa w środku pętli lub w pobliżu parkingu Park&Ride. Tory z ulicy Kilińskiego i Niższej będą miały wspólną pętlę na ulicy Szczecińskiej na wysokości dworca Łódź Chojny.

UZASADNIENIE
Dworzec Łódź Chojny stanie się jednym z przystanków ŁKA, przez co znacząco wzrośnie jego rola w systemie transportowym miasta i województwa. Niestety, obecne skomunikowanie dworca z transportem miejskim jest niezadowalające. Budowa nowej krańcówki pozwoli na integrację systemów tramwajowego i kolejowego i zachęci podróżnych do korzystania z komunikacji miejskiej. Znacznie zmniejszy się również dystans do najbliższych przystanków tramwajowych. Jednocześnie powstanie możliwość przejazdu tramwajem z ulicy Niższej przez Śląską na Kilińskiego, co ułatwi prowadzenie ewentualnych objazdów lub pozwoli w przyszłości inaczej zaplanować przebieg linii komunikacyjnych.

RYZYKO I KOSZTY
Prawdopodobnie zaistnieje konieczność odkupienia gruntów od kolei lub prywatnych właścicieli.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Tramwaje jadące ulicą Kilińskiego skręcałyby tuż za obecną pętlą na wschód, jechały jakiś czas południową stroną ulicy Szczecińskiej, po czym wjeżdżałyby na nową Krańcówkę. Tramwaje jadące ulicą Niższą skręcałyby na zachód w ulicę Szczecińską. Po minięciu zabudowań zjeżdżałyby na torowisko wydzielone po południowej stronie ulicy, a potem wjeżdżały na pętlę. Na pętlę byłaby możliwość wyjazdu z każdej strony. Podobnie z wyjazdem. Obecna krańcówka przy ul. Szczecińskiej pełniłaby funkcję pętli rezerwowej, a pętla Dworzec Łódź Chojny zostałaby zlikwidowana.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta, fundusze UE.

TEMAT

Budowa linii tramwajowej do Centrum Zdrowia Matki Polki

TREŚĆ
Budowa linii tramwajowej do szpitala CZMP. Wydłużenie linii biegnącej ulicą Rzgowską. Budowa krańcówki w pobliżu szpitala.

UZASADNIENIE
Szpital CZMP jest bardzo ważnym ośrodkiem medycznym w Łodzi. Obecnie jest obsługiwany jedynie liniami autobusowymi, które często stoją w korku. Budowa linii tramwajowej zapewni dużo lepsze i bardziej niezawodne skomunikowanie szpitala z resztą miasta.

RYZYKO I KOSZTY
Torowisko w ulicy Rzgowskiej może zostać poprowadzone w pasie zieleni pomiędzy jezdniami. Dojście do przystanków będzie się odbywać na poziomie 0.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta, środki UE

TEMAT

Pilny remont torowisk tramwajowych

TREŚĆ
Remont torowisk na ulicach:

- Aleksandrowskiej
- Wojska Polskiego od Franciszkańskiej do pętli Strykowska
- Przybyszewskiego od Śmigłego Rydza do wiaduktu
- Zielonej między al. 1 Maja a ul. Żeromskiego
- remont torów na skrzyżowaniu ulic Franciszkańskiej i Wojska Polskiego

UZASADNIENIE
Torowiska znajdują się w złym stanie technicznym i dalsze zwlekanie z ich remontem może spowodować wyłączenie tras z użytkowania.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta, środki UE

TEMAT

Budowa torowisk trawiastych

TREŚĆ
W przypadku budowy torów na torowisku wydzielonym z jezdni, należy budować torowisko trawiaste. Dotyczy to głównie obszaru śródmiejskiego, ale nie tylko. Takie torowiska powinny być zastosowane na trasie W-Z, ulicy Wojska Polskiego, Legionów, Konstantynowskiej, Politechniki, a w przyszłości na trasie ŁTR pomiędzy rondem Lotników Lwowskich a Biegańskiego.

UZASADNIENIE
W centrum miasta potrzebna jest zieleń. Zielone pasy na torach poprawią estetykę miasta. Są dużo przyjaźniejsze dla oka niż szare pasy z tłucznia.

TEMAT

Modernizacja i rozwój sieci podmiejskich linii tramwajowych

TREŚĆ
Sieć podmiejskich linii tramwajowych łączy większość miast aglomeracji z Łodzią, jednak obecnie ze względu na stan infrastruktury, ich potencjał (udział w przewozach osób na tych trasach) nie jest wykorzystany. Konieczne jest zmodernizowanie tras do standardu umożliwiającego osiągnięcie czasu przejazdu konkurencyjnego względem innych środków transportu (samochód, autobusy prywatne i PKS). Sprzyjają temu dość duże odległości między przystankami, szczególnie na liniach do Ozorkowa i Lutomierska, pozwalające osiągnąć wysokie prędkości.
W dłuższej perspektywie czasowej wskazane byłoby odbudowanie linii tramwajowej do Aleksandrowa Łódzkiego, największego spośród miast aglomeracji, nieposiadających połączenia transportem szynowym z Łodzią.

UZASADNIENIE
Stale zwiększający się ruch samochodowy oraz postępujący proces przeprowadzania się ludzi na obrzeża Łodzi i do podłódzkich miejscowości, powoduje, że dojazdy do Łodzi transportem drogowym będą zabierać coraz więcej czasu. W połączeniu z dążeniami Unii Europejskiej do zwiększania znaczenia środków transportu przyjaznych środowisku, sprawia to, że sprawnie funkcjonująca sieć nowoczesnych podmiejskich linii tramwajowych jest najlepszym rodzajem

komunikacji między miastami aglomeracji. Zmniejszenie liczby osób dojeżdżających własnymi samochodami do centrum aglomeracji, sprawi, że zmniejszone zostaną także niedogodności dla mieszkańców Łodzi wynikające ze wzmożonego ruchu samochodowego, jak zanieczyszczenie powietrza, hałas, niedostatek miejsc parkingowych w centrum.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Obecnie można rozpocząć niezbędne uzgodnienia między jednostkami samorządu terytorialnego i przygotowania niezbędnych dokumentacji, aby móc skorzystać ze środków Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Program Infrastruktura i Środowisko Priorytet 7- transport przyjazny środowisku, wkład własny finansowany ze środków Województwa Łódzkiego na transport regionalny, środków miast i gmin, obligacje infrastrukturalne.

TEMAT

Remont torowisk na liniach podmiejskich, zakup nowego taboru

TREŚĆ
Remont torowisk na liniach do Konstantynowa, Lutomierska, Zgierza, Ozorkowa i Pabianic. Zakup nowego, dwukierunkowego taboru do obsługi linii.

UZASADNIENIE
System tramwajów podmiejskich jest bardzo ważny ponieważ pozwala na skuteczne skomunikowanie gmin ościennych z Łodzią. Atrakcyjne połączenie pozwoli na zachęcenie kierowców do wybrania tramwaju, co przełoży się na zmniejszenie korków na drogach prowadzących do miasta oraz na obniżenie liczby samochodów wjeżdżających do Łodzi.
Tabor dwukierunkowy pozwoli na zmianę kierunku jazdy w dowolnym miejscu na linii, co jest szczególnie ważne w przypadku awarii lub remontów. Co więcej, tramwaje dwukierunkowe posiadają drzwi z obu stron, dzięki czemu nie trzeba będzie wysadzać pasażerów na jezdnię na przystankach, gdzie nie ma miejsca na peron.

RYZYKO I KOSZTY
Projekt wymaga współpracy samorządu łódzkiego, samorządów gmin ościennych i Urzędu Marszałkowskiego, który mógłby sfinansować część przedsięwzięcia.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta, budżet województwa, środki UE
KMST

TEMAT

Przebudowa linii tramwajowych w Śródmieściu

TREŚĆ
Na odcinkach, gdzie torowisko tramwajowe jest wbudowane w jezdnię należy wydzielać pasy ruchu przeznaczone wyłącznie dla tramwajów i autobusów, tak jak zostało zrobione na ul. Piotrkowskiej (o ile szerokość jezdni na to pozwala). W niektórych przypadkach jest to możliwe w pobliżu skrzyżowań (np. ul. Pomorska przy Rondzie Solidarności).
Przy okazji przebudowy ulic na odcinkach, gdzie torowisko tramwajowe jest wbudowane w jezdnię, przystanki tramwajowe powinny, w zależności od szerokości ulicy, mieć formę:

a) tzw. „przystanku wiedeńskiego" (poziom jezdni jest podniesiony względem torowiska na wys. kilkunastu cm). Rozwiązanie to zastosowano na ul. Piotrkowskiej.
b) Chodnika dosuniętego do torowiska, na ulicach, gdzie ich szerokość nie pozwala na budowę „przystanków wiedeńskich". Rozwiązanie takie zostało zastosowane w Łodzi na ul. Kilińskiego przy Pomorskiej i Północnej.

UZASADNIENIE
Wydzielenie torowisk tramwajowych w rejonie skrzyżowań zwiększy płynność ruchu, ponieważ uniknie się sytuacji, gdy tramwaje są blokowane przez stojące samochody i na odwrót.
Opisane wyżej sposoby przebudowy przystanków tramwajowych w centrum, ułatwiają wsiadanie do pojazdów, szczególnie osobom z wózkami dziecięcymi, starszym i niepełnosprawnym. Ponadto konieczność zmniejszenia szybkości przez samochody przy dojeździe do tak skonstruowanych przystanków zwiększa bezpieczeństwo wsiadających i wysiadających.

RYZYKO I KOSZTY
Czynnikiem utrudniającym wdrożenie może być negatywne nastawienie kierowców, ze względu na utrudnienie ruchu, przez konieczność zmniejszenia szybkości przed „przystankami wiedeńskimi".

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Wydzielenie torowisk tramwajowych powinno być wykonane przy użyciu separatorów (tak jak na ul. Piotrkowskiej), ponieważ istnienie jedynie oznakowania poziomego nie gwarantuje jego respektowania przez kierowców samochodów.
Wdrażanie stopniowe, wraz z przebudową kolejnych ulic.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Finansowanie ze środków przeznaczonych na przebudowę poszczególnych odcinków dróg. W ramach całej inwestycji nie są to koszty znaczące.

TEMAT

Budowa podziemnych stacji ŁKA przy Kopcińskiego i Zachodnią przy Zielonej

TREŚĆ
Budowa w ramach Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej stacji pod ulicą Kopcińskiego oraz pod Zachodnią przy Zielonej.

UZASADNIENIE
Takie ulokowanie stacji pozwala pełniej wykorzystać linię ŁKA jako namiastki metra oraz umożliwi integrację kolei z transportem zbiorowym. Dzięki temu polepszy się skomunikowanie miasta z regionem oraz znacząco poprawi się komfort podróżowania ze względu na ułatwione przesiadki. Ulokowanie stacji w centrum powinno dodatkowo wpłynąć na rozwój tej części miasta.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta, środki UE, budżet województwa

TEMAT

Przystanek kolejowy pod ul. Zachodnią

TREŚĆ
Spośród różnych przedstawianych koncepcji lokalizacji przystanków osobowych na średnicowej linii kolejowej Łódź Fabryczna-Łódź Kaliska, najkorzystniejszą lokalizacją takiego podziemnego przystanku jest rejon skrzyżowania ul. Zachodniej i Zielonej. Jego realizacja jest możliwa niezależnie od przebiegu tunelu kolei konwencjonalnej prosto na zachód, pod ul. Zieloną lub na północny-zachód, w pobliżu „Manufaktury" i osiedla Koziny.

UZASADNIENIE
Zlokalizowany pod jednym z głównych węzłów komunikacyjnych w Śródmieściu, pozwoli na szybkie przesiadki z pociągów regionalnych i/lub aglomeracyjnych na tramwaje jadące we

wszystkich kierunkach, co pozwoli na skrócenie czasu codziennych dojazdów z obszaru aglomeracji do punktów docelowych w Łodzi. Możliwość łatwego i szybkiego przemieszczania się z ościennych miejscowości do Centrum Łodzi, zachęci do korzystania z transportu zbiorowego, zamiast z własnego samochodu.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Program Infrastruktura i Środowisko Priorytet 7- transport przyjazny środowisku, wkład własny finansowany ze środków Województwa Łódzkiego i budżetu Miasta Łodzi

---

TEMAT

Infrastruktura transportu szynowego

TREŚĆ
Zamiast planować dworzec kolejowy na osiedlu Radogoszcz Zachód, co spowoduje niepotrzebne przeciążenie osiedla mieszkaniowego, przesunięcie dogodnie obecnie umiejscowionej dla mieszkańców krańcówki autobusowej, zniszczenie boiska i zieleni, należałoby zmodernizować dworzec Żabieniec, który może obsłużyć z powodzeniem tę część mieszkańców Łodzi w zakresie stacji kolejowej.

TEMAT

Turystyczna linia tramwajowa na ul. Piotrkowskiej

TREŚĆ
Budowa linii tramwajowej na ul. Piotrkowskiej na odcinku od Pl. Wolności do Al. Mickiewicza/Al. Piłsudskiego. Główną funkcją linii tramwajowej byłaby funkcja turystyczna, polegająca na zwiększeniu atrakcyjności najważniejszej ulicy Łodzi, ale także ułatwienie przemieszczania się po niej, a w sytuacjach awaryjnych możliwość poprowadzenia objazdów dla „normalnych" tramwajów. Na południu linia mogłaby być zakończona pętlą uliczną (Piotrkowska-Żwirki-Kościuszki-Mickiewicza), powstałą po wybudowaniu centrum przesiadkowego „Piotrkowska-Centrum", w ramach przebudowy trasy W-Z lub przedłużona na Księży Młyn.

UZASADNIENIE
Obsługiwana zabytkowymi wagonami linia tramwajowa na ul. Piotrkowskiej nie tylko zwiększyłaby jej atrakcyjność, ale ułatwiła przemieszczenia się wzdłuż najdłuższej handlowej ulicy Europy, a w przypadku przedłużenia na Księży Młyn, połączyłaby najważniejsze historyczne obszary miasta.

RYZYKO I KOSZTY
Istotnym problemem może być fakt, że zaplanowany na najbliższe lata remont nawierzchni ul. Piotrkowskiej, nie uwzględnia możliwości budowy torowiska tramwajowego.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020, Priorytet 7 lub 11, wkład własny z budżetu miasta

---

TEMAT

Realizacja społecznego programu ETK 2016

TREŚĆ
Realizacja społecznego projektu Europejski Tramwaj Kultury 2016. Odbudowa dwutorowej linii tramwajowej na Piotrkowskiej pomiędzy placem Wolności a Żwirki, budowa odnogi na ul. Tymienieckiego.

UZASADNIENIE
Tramwaj jest bardzo skutecznym narzędziem rewitalizacji i znacząco wpłynie na rozwój ulicy Piotrkowskiej. Ponadto ulica Piotrkowska jest dziś pozbawiona transportu zbiorowego (nie licząc kursującej raz na godzinę linii autobusowej A), co utrudnia przemieszczanie się po ulicy. Wbrew pozorom, przebiegająca w pobliżu linia ŁTR nie obsługuje Piotrkowskiej. Przystanki ŁTR są oddalone o ok. 300 metrów od tej ulicy i obsługują tylko skrzyżowania Piotrkowskiej z przecznicami.
Budowa odnogi na Tymienieckiego znacząco poprawi obsługę komunikacyjną ulicy oraz pozwoli na dobre skomunikowanie atrakcyjnych turystycznie obszarów Tymienieckiego (w tym Księżego Młyna) i Piotrkowskiej.

RYZYKO I KOSZTY
Na pewno wystąpi silny sprzeciw wobec wprowadzenia linii tramwajowej na deptak. Konieczna będzie kampania informująca o korzyściach wynikających z takiego rozwiązania oraz uświadamiająca, że tego typu model transportu jest z powodzeniem stosowany w wielu miastach Europy.
Budowa linii na ulicy Tymienieckiego będzie związana z porozumieniem się z firmą Opal. Pozwoli to na przeprowadzenie torów na terenie loftów „U Scheiblera".

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Projekt był wielokrotnie przedstawiany m.in. podczas spotkań Sztabu Piotrkowska i jest znany urzędnikom. Po szczegóły odsyłamy do projektu.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta, środki UE

KOD 03: ORGANIZACJA RUCHU

TEMAT

Ogólna organizacja ruchu

TREŚĆ
Nie wolno uprzywilejowywać jednych kosztem drugich. Należy pamiętać, że uprzywilejowanie jednej grupy oznacza automatyczną dyskryminację co najmniej jednej innej grupy. Tak więc wprowadzanie BUSpasów na terenie miasta oznacza automatyczną dyskryminację użytkowników aut. Dodatkowo BUSpasy zmniejszając przepustowość ulic, na których miałyby powstać, spowodują automatycznie przeniesienie się ruchu na inne ulice. Przez to układ drogowy obecnie będący niekiedy na granicy wydajności zostanie sparaliżowany. Efekt będzie odwrotny od zamierzonego – zamiast zmniejszać korki tylko się powiększy. Utopijne jest liczenie na to, iż większość użytkowników aut, po wprowadzeniu BUSpasów, przesiądzie się do komunikacji miejskiej (KM). Ludzie są zbyt wygodni by porzucać wygodę, szybkość, niezależność i bezpieczeństwo jakie daje auto na rzecz KM. Patrzenie na przykłady z Europy Zachodniej jest błędem – tam panuje zupełnie inna kultura. Choćby po psach każdy tam sprząta, a w Łodzi, mimo grożących za to kar, czyni tak promil właścicieli psów. Winna temu jest nasza mentalność

i tradycja. Socjologowie już dawno odkryli, że zasad nie da się po prostu „przeszczepić" z jednej kultury do drugiej. I o tym należy pamiętać. O wiele lepszym rozwiązaniem od wprowadzania kolejnych „uprzywilejowanych" jest dbanie o to by wszystkim było dobrze, a nie tylko niektórym. Należy zadbać o większą płynność ruchu na ulicach. Obecnie przez zastosowanie sygnalizacji akomodacyjnej na większości skrzyżowań ruch nie jest płynny. Sygnalizacje na głównych ciągach komunikacyjnych powinny zostać ze sobą połączone tak by przy określonej dla danej trasy prędkości (np. 60 km/h) sygnalizacja stanowiła tzw. zieloną falę. Płynność ruchu jest zdecydowanie ważniejsza do prędkości. Dzięki zielonej fali efektywna przepustowość ulic wzrosłaby, zwiększyłoby się bezpieczeństwo (większość kierowców nie przekraczałaby dozwolonej prędkości bowiem nie było by po co – alternatywą byłoby stanie na czerwonym świetle). Dzięki zmniejszeniu prędkości odcinkowej (ale dzięki zielonej fali zwiększeniu prędkości średniej dla całej podróży) zmniejszyłby się hałas drogowy na terenie Łodzi.

UZASADNIENIE

1. Zwiększenie przepustowości ulic dzięki wprowadzeniu „zielonej fali"
2. Zmniejszenie hałasu drogowego przez nakłonienie kierowców do jazdy ze stałą, niezbyt wysoką prędkością
3. Wydatne zmniejszenie emisji CO2 przez eliminację konieczności każdorazowego rozpędzania pojazdu po zatrzymaniu na czerwonym świetle.
4. Zachowanie ruchu aut w centrum umożliwi zatrzymanie się a przynajmniej spowolnienie upadku centrum miasta. Brak możliwości wjazdu do centrum skutkować będzie dalszą marginalizacją centrum, przenoszeniem się pracujących i zarabiających mieszkańców na obrzeża oraz spadkiem obrotów, a w konsekwencji zamknięciem położonych w centrum sklepów.

TEMAT

Korekta przebiegu kilku linii autobusowych wraz z korektą organizacji ruchu na wybranych skrzyżowaniach

TREŚĆ

Wnoszę o korektę przebiegu linii autobusowych oraz zmianę organizacji ruchu na nw. skrzyżowaniach:

1. Linie 55, 65 oraz skrzyżowanie Obywatelska/al. Waltera-Janke. Obecnie autobusy jadące w kierunku lotniska oczekujące przed skrzyżowaniem z al. Waltera-Janke blokują ruch na Obywatelskiej. Wnoszę o wprowadzenie nakazu skrętu w prawo z Obywatelskiej w al. Waltera-Janke. Pojazdy, w tym autobusy linii 55 oraz 65, jadące w kierunku lotniska i osiedla Pienista skierowane zostaną z wąskiej Obywatelskiej w szeroką (3 pasy) al. Waltera-Janke, gdzie zdecydowanie łatwiej rozprowadzić ruch w kilku kierunkach.
2. Linia 57 oraz skrzyżowanie Radwańska / Wólczańska. Obecnie autobusy jadące w kierunku Karpackiej oczekujące na skręt w lewo na ww. skrzyżowaniu blokują ruch na Radwańskiej. Wnoszę o wprowadzenie nakazu jazdy na wprost do al. Politechniki. Pojazdy, w tym autobusy linii 57, skierowane zostaną z wąskiej Radwańskiej w szeroką (2 pasy) al. Politechniki, gdzie zdecydowanie łatwiej rozprowadzić ruch w kilku kierunkach. Dodatkowa zaletą jest skomunikowanie tej linii z osiedlem akademickim Politechniki Łódzkiej.
3. Linia 57 oraz skrzyżowanie Narutowicza / POW. Obecnie autobusy jadące w kierunku Karpackiej oczekujące na skręt w lewo na ww. skrzyżowaniu blokują ruch na Narutowicza, skutecznie tamując komunikację tramwajową. Wnoszę o wprowadzenie stałego nakazu jazdy na wprost do Kilińskiego, gdzie można spokojnie rozprowadzić jadące pojazdy w 3-ch kierunkach.

UZASADNIENIE

Wprowadzone ww. zmian poprawi skutecznie płynność ruchu na i tak już zatłoczonych ulicach Łodzi. W ww. przypadkach jest to często kosmetyczna korekta trasy linii autobusowej, która odblokuje inne pojazdy jadące tą samą ulicą

TEMAT

Organizacja ruchu:

TREŚĆ
Priorytet dla różnych podsystemów transportowych, ograniczenia dostępności, sterowanie ruchem kołowym - dot. ulicy Gajcego na odcinku: Rokicińska – Zakładowa – w celu podniesienia bezpieczeństwa konieczne ograniczenie na tym odcinku ruchu dla pojazdów ciężarowych (z wyjątkiem autobusów linii 82 i 82A) – w tym miejscu droga jest bardzo wąska, co nie pozwala na bezpieczne mijanie się pojazdów. Samochody często, aby się wyminąć wjeżdżają na pobocze i chodnik, które są notorycznie w ten sposób niszczone, a piesi ochlapywani wodą ze stojących kałuż (niektóre kałuże zajmują połowę szerokości jezdni)

TEMAT

Tranzyt w mieście: Organizacja ruchu

TREŚĆ
Uważam, że w celu uniknięcia przekształcenia Łodzi w miasto tranzytowe, szczególnie dla trasy nr 1, drogi łączące miasto z obwodnicami winny być projektowane nie w formie potężnych arterii, ale jako sieć „niedużych" łączników kierujących ruch w poszczególne części miasta. Wszystkie duże miasta starają się ograniczać ruch samochodowy wprowadzając różne ograniczenia, szykany, budując transport alternatywny. Łódź jakby szła w tej sprawie zupełnie inną drogą. Ponad to – obserwując stan istniejącej infrastruktury drogowej widać już obecnie brak środków na jej utrzymanie i konserwację. Nowe, gigantyczne plany jawię się tu jak przysłowiowy kwiatek do kożucha. Skoro nie możemy utrzymać tego co mamy to jak utrzymamy rozbudowaną strukturę, dodatkowo służącą często nie mieszkańcom Łodzi a tranzytowcom. Często odnoszę wrażenie, że bardziej gra tu interes lobby transportowego niż realny interes mieszkańców.

TEMAT

Stworzenie strefy Tempo 30 w centrum miasta

TREŚĆ
Wyznaczenie obszaru w centrum miasta która byłaby strefą uspokojonego ruchu, z ograniczeniem prędkości do 30 km/h. W ramach strefy, część ulic powinna być wyłączona z ruchu samochodowego, a obszar powinien być obsługiwany przede wszystkim transportem zbiorowym, szczególnie tramwajami, oraz rowerami. W strefie powinno być zastosowane progi wyspowe, naprzemienne parkowanie, wyniesione tarcze skrzyżowań i przejścia dla pieszych co pozwoli skutecznie spowolnić ruch samochodowy oraz podniesie poziom bezpieczeństwa.

UZASADNIENIE
Uspokojenie ruchu w centrum miasta pozwoli na zmniejszenie ruchu kołowego, a więc zmniejszenie korków i zwiększenie przepustowości miasta i skrócenie czasu podróży. Zniechęci także wielu kierowców do wjazdu samochodami do centrum. W strefie Tempo30 obniży się poziom hałasu oraz będzie bezpieczniej. Dzięki temu strefa stanie się dużo przyjaźniejsza dla ludzi, co zachęci wiele osób do przebywania w tym miejscu, powodując ożywienie centrum. Z czasem przełoży się to na rozwój handlu i usług oraz spowoduje wzrost zainteresowania mieszkaniami w centrum. Wzrośnie komfort życia w uspokojonym obszarze. Najważniejszy jest jednak wzrost bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, którzy nie będą zmuszeni do ciągłego uważania na szybko jeżdżące samochody.

RYZYKO I KOSZTY
Wprowadzenie strefy będzie wiązało się z licznymi protestami osób, które będą twierdzić, że zmiany spowodują zakorkowanie Łodzi. Konieczna będzie szeroko zakrojona kampania

informująca o korzyściach wynikających z wprowadzenia strefy Tempo30 oraz obalająca popularne ale nieprawdziwe informacje pojawiające się na jej temat.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Zamykanie części ulic dla ruchu samochodowego. Na pozostałych ulicach wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h. Wprowadzenie fizycznych spowalniaczy ruchu: progów wyspowych, wyniesionych przejść dla pieszych, wyniesionych tarcz skrzyżowań. Stosowanie parkowania naprzemiennego. Obsługa transportowa obszaru przede wszystkim za pomocą komunikacji miejskiej.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta.

TEMAT

Uprzywilejowanie transportu zbiorowego

TREŚĆ
Uprzywilejowanie pojazdów transportu miejskiego, szczególnie w obszarze śródmiejskim. Wydzielanie pasów ruchu dla transportu publicznego tam, gdzie następuje kolizja z ruchem samochodowym. Instalacje inteligentnych sygnalizacji świetlnych, które będą zapalać zielone światło dla nadjeżdżających pojazdów komunikacji miejskiej. Włączenie pełnego priorytetu tramwajów na linii ŁTR (poza skrzyżowaniem z alejami Mickiewicza i Włókniarzy). Zabezpieczanie torowisk wydzielonych z ulicy separatorami ruchu, które utrudnią lub uniemożliwią samochodom wjazd na torowisko. Tworzenie buspasów.

UZASADNIENIE
Rozwiązania przyspieszą przejazd pojazdów komunikacji miejskiej, a więc skrócą podróż i spowodują wzrost atrakcyjności transportu zbiorowego. Mniejsze będą również straty wynikające ze stania autobusów i tramwajów w korkach. Zabranie części jezdni samochodom może zniechęcić część kierowców do podróżowania autem i wybrania komunikacji miejskiej.

RYZYKO I KOSZTY
Istnieje ryzyko, że pełne uprzywilejowanie tramwajów na linii ŁTR spowoduje trudności w przemieszczaniu się tramwajów i autobusów na ulicach przecinających ŁTR. Priorytet dla komunikacji miejskiej na tych ulicach spowoduje, że tramwaje i autobusy nie będą stały w korkach, przez co powinny zdążyć przejechać na zielonym świetle, nawet jeśli zapali się na krótko. Konieczne może okazać się rozszerzenie systemu obszarowego sterowania ruchem o ulice poprzeczne, żeby tramwaje i autobusy nie czekały zbyt długo na możliwość przejazdu.

TEMAT

Priorytet dla tramwaju na trasie P-P (docelowo ŁTR)

TREŚĆ
1) W celu zachęcenia mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej – w tym przypadku tramwajowej – należy zrobić wszystko, aby podróż tramwajem była szybka i wygodna oraz aby skłaniała do porzucenia samochodu na rzecz komunikacji miejskiej.
Konieczne jest stworzenia systemu sygnalizacji świetlnej w ciągu ulic Zachodnia-Kościuszki-Żwirki-Piotrkowska, który w rozsądny sposób będzie nadawał pierwszeństwo tramwajowi poprzez zielone światło dla tramwaju na czas przejazdu przez skrzyżowanie, nawet wtedy gdy standardowo ma czerwone światło. Powinno nastąpić chwilowe wstrzymanie ruchu dla pozostałych pojazdów na rzecz pierwszeństwa tramwaju. Z tego co kojarzę, system ten miał być wdrożony już dość dawno temu – pytanie: co się stało?

2) Skandalicznym rozwiązaniem uznaję ustawienie zakazu skrętu w lewo ze Zgierskiej w ulicę Teresy. Jest to rozwiązanie archaiczne, pokazujące płytkość myślenia decydentów. Idąc tym tokiem, należy również postawić zakaz skrętu w prawo dla jadących od północy. Przecież też mogą wjechać pod tramwaj!
W tym miejscu należy zainstalować sygnalizację wzbudzaną przez nadjeżdżający tramwaj – czerwone światło bądź inna sygnalizacja dla aut wyjeżdżających z ul. Teresy bądź chcących w nią wjechać z ul. Zgierskiej. Proste rozwiązanie.

UZASADNIENIE
Korzyści dla wszystkich uczestników ruchu: uregulowany i bezpieczny przejazd szybkiego tramwaju, mniej wypadków i kolizji a więc rannych ludzi i strat materialnych

RYZYKO I KOSZTY
Brak

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Pkt 1) kontynuacja prac już rozpoczętych
Pkt 2) jednorazowe prace

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Pkt 1) jak dla ŁTR
Pkt 2) miasto, ew. jak dla ŁTR

TEMAT

Priorytet dla pojazdów komunikacji miejskiej

TREŚĆ
Nadanie priorytetu dla pojazdów komunikacji miejskiej, szczególnie tramwajów w ramach istniejącego oraz planowanej rozbudowy obszarowego systemu sterowania ruchem. Budowa sygnalizacji świetlnych wzbudzanych przez nadjeżdżający tramwaj na przecięciach linii tramwajowych z ruchliwymi ulicami (np. Zgierska-św. Teresy, Telefoniczna-Janosika)

UZASADNIENIE
Obecnie jedna z głównych przyczyn niskiej atrakcyjności komunikacji miejskiej jest długi czas przejazdu, spowodowany w znacznej mierze długim oczekiwaniem tramwajów i autobusów na skrzyżowaniach wyposażonych w sygnalizację świetlną. Nadanie priorytetu przejazdu tramwajom i autobusom na buspasach pozwoliłoby na skrócenie czasów przejazdu.
Budowa wzbudzanych sygnalizacji świetlnych oprócz ułatwienia przejazdu tramwajów w istotny sposób poprawiłaby bezpieczeństwo na skrzyżowaniach.

TEMAT

Likwidacja części sygnalizacji świetlnych, skrócenie czasu pracy sygnalizacji

TREŚĆ
Likwidacja części sygnalizacji świetlnych oraz skrócenie godzin pracy pozostałych. Wprowadzenie w miejsce sygnalizacji skrzyżowań równorzędnych oraz wytyczanie pierwszeństwa przejazdy za pomocą znaków. Dotyczy to szczególnie obszaru śródmiejskiego.

UZASADNIENIE
Bardzo często sygnalizacje świetlne zwyczajnie blokują ruch. Pojazdy muszą oczekiwać na czerwonym świetle, mimo że na poprzecznej ulicy nie ma żadnego ruchu. Jest to strata czasu i pieniędzy, szczególnie gdy oczekiwać muszą pojazdy komunikacji miejskiej. W czasie awarii sygnalizacji można zaobserwować, że bardzo często ruch odbywa się dużo płynniej bez pogorszenia się bezpieczeństwa (np. na skrzyżowaniu Narutowicza-Uniwersytecka). Wprowadzanie skrzyżowań równorzędnych zwiększy poziom bezpieczeństwa, ponieważ wymusi

na kierowcach zmniejszenie prędkości i zwiększenie uwagi. Jednocześnie nie będzie powodować tamowania ruchu.

RYZYKO I KOSZTY
Możliwe początkowe protesty kierowców. Korzyści z wprowadzenia rozwiązania powinny być jednak dość szybko odczuwalne. Dodatkowo spadną wydatki na konserwację urządzeń.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Demontaż sygnalizacji świetlnych na prostych skrzyżowaniach, gdzie nie występuje bardzo duży ruch, np. Piotrkowska-Zielona, Piotrkowska-Próchnika, Jaracza-Wierzbowa, Narutowicza-Lindleya, Piotrkowska-Zamenhofa, Więckowskiego-Wólczańska, Narutowicza-Knychalskiego-Sterlinga, inne. Tam, gdzie sygnalizacja będzie nadal funkcjonować, będzie można ją wyłączać po zakończeniu szczytu komunikacyjnego, np. już o 18 lub włączać sygnalizacje tylko w godzinach szczytu, np. 7-9 i 14:30-18, np. Uniwersytecka-Jaracza, Narutowicza-POW, Narutowicza-Tramwajowa, Jaracza-Kilińskiego, Narutowicza-Kilińskiego, Kilińskiego-Tuwima, Zielona-Wólczańska, inne. Wyznaczenie w ich miejsce skrzyżowań równorzędnych (preferowane) lub wyznaczenie pierwszeństwa na jednej z ulic spowoduje wzrost bezpieczeństwa, gdyż kierowcy i tak będą musieli się zatrzymać i sprawdzić, czy można jechać. Będą też bardziej uważać. Jednocześnie zwiększy się czas przejazdu, ponieważ wyeliminowane będzie oczekiwanie na zmianę światła w sytuacji, gdy nie ma żadnego ruchu bądź jest on niewielki.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta.

TEMAT

Budowa sygnalizacji wzbudzanej dla tramwajów

TREŚĆ
Budowa sygnalizacji świetlej na skrzyżowaniach torów tramwajowych i jezdni, gdzie dochodzi do wypadków lub na których tramwaje nie mają pierwszeństwa. Szczególnie dotyczy to skrzyżowań:

- Zgierska - św. Teresy od Dzieciątka Jezus
- Bandurskiego – Bratysławska
- Pomorska – Konstytucyjna
- Telefoniczna – Janosika
- Telefoniczna - Krokusowa

UZASADNIENIE
Budowanie takich sygnalizacji zdecydowanie podnosi poziom bezpieczeństwa, szczególnie na skrzyżowaniach, na których trudno jest kierowcom zobaczyć nadjeżdżający tramwaj. Tam, gdzie tramwaje muszą ustępować pierwszeństwa samochodom (np. Bandurskiego-Bratysławska), tramwaje dodatkowo zyskają priorytet co przełoży się na skrócenie czasu przejazdu.

RYZYKO I KOSZTY
Prawdopodobnie nie ma negatywnych skutków wdrożenia.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Zbliżający się do skrzyżowania tramwaj powoduje włączenie czerwonego światła dla samochodów, dzięki czemu może szybko przejechać. Czujnik powinien wykrywać tramwaj z odpowiednim wyprzedzeniem, żeby wagony nie musiały zwalniać przy dojeżdżaniu do skrzyżowania. Wyeliminuje to dodatkowe zużycie prądu, a krótszy czas przejazdu przez skrzyżowanie przełoży się na krótsze oczekiwanie kierowców na zielone światło.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta.

TEMAT

Priorytety organizacji ruchu w mieście

TREŚĆ

1. Kierowanie tranzytu poza obręb miasta
2. Eksploatacja istniejących dróg i projektowanie nowych zgodnie z zasadą dbałości o warunki życia mieszkańców przyległych osiedli.
3. Projektowanie i budowa dróg wylotowych na obszarach przemysłowych a nie zabudowy mieszkaniowej.
4. Dzielenie strumienia ruchu na małe części poprzez zapewnienie równoległych dróg komunikacji zamiast projektowania dużych natężeń ruchu na drogach wylotowych/dolotowych do miasta.
5. Inwestowanie w systemy sterowania ruchem zwiększające płynność i przejezdność istniejących szlaków komunikacyjnych

UZASADNIENIE
Jest oczywiste

TEMAT

ul. Smutna – droga jednokierunkowa na odcinku od ul. Doły do al. Grzegorza Palki

TREŚĆ

1. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Smutnej, na odcinku od ul. Doły w kierunku al. Grzegorza Palki
2. Dopuszczenie postoju pojazdów na południowej stronie ul. Smutnej
3. Ustanowienie zakazu skręcania w lewo z al. Grzegorza Palki w ul. Smutną
4. Ustanowienie zakazu skręcania w prawo z al. Grzegorza Palki w ul. Smutną

UZASADNIENIE
Ul. Smutna jest drogą o szczególnym charakterze, gdyż przebiega przez środek największych, łódzkich nekropolii. Organizacja ruchu poprzez ustanowienie zakazu zatrzymywania się po obu stronach drogi (z wyłączeniem krótkiej zatoki) jest całkowicie niewystarczająca i nie dorasta do aktualnych potrzeb zmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego. Osobom uczestniczącym w uroczystościach pogrzebowych, będącymi kierującymi pojazdami, należy jednoznacznie wskazać sposób zachowania się na drodze. Ponieważ zakaz zatrzymywania się, wyrażony znakiem B-36, jest powszechnie lekceważony, kierujący pozostawiają swoje pojazdy w dowolnych miejscach, co z kolei powoduje, iż w sytuacjach, gdy naprzeciw siebie jadą uczestnicy ruchu z dwóch przeciwnych kierunków, droga staje się całkowicie nieprzejezdna. Wzywanie natomiast służb miejskich (Policja, Straż Miejska), aby karały roztargnionych uczestników smutnych uroczystości, jest co najmniej nieetyczne.

Proponowana zmiana organizacji ruchu usprawni komunikację, ułatwi znalezienie miejsca parkingowego, wydaje się więc całkowicie uzasadniona.

Wprowadzenie proponowanej organizacji ruchu spowoduje większą przejezdność drogi krajowej nr 14, w kierunku południowym. Notorycznie zdarzają się tu sytuacje, gdzie jeden pojazd skręcający w lewo, w ul. Smutną powoduje zatrzymanie ruchu pojazdów na lewym pasie, zachodniej jezdni al. Pałki, co z kolei powoduje powstawanie korków na pozostałych pasach ruchu, aż do ul. Wojska Polskiego.

RYZYKO I KOSZTY
Nie jest wymagana ingerencja w sterowniki sygnalizacji świetlnej.
Nie przewiduje się strat związanych z wdrożeniem propozycji.
Nie przewiduje się negatywnych skutków związanych z wdrożeniem propozycji.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Całość propozycji polega wyłącznie na zmianie istniejącego oznakowania:

1. ul, Smutna, po obu stronach, od al. Palki - znak B-2 i likwidacja istniejącego znaku B-36, od. ul. Doły, po obu stronach - znak D-3
2. al. Palki, jezdnia zachodnia, lewy pas ruchu – przemalowanie 5 szt. znaku P-8e na P-8a, na skrzyżowaniu z ul. Smutną, po obu stronach – znak B-21.
3. al. Palki, jezdnia wschodnia, prawy pas dla autobusu – usunięcie 2 szt. znaku P-8d, na skrzyżowaniu z ul. Smutną, po obu stronach – znak B-22, zmiana sygnalizatora S-2 na S-1 (usunięcie zielonej strzałki)

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Całość finansowana z bieżących środków ZDiT

TEMAT

Organizacja ruchu

TREŚĆ
Uważam, że w celu uniknięcia przekształcenia Łodzi w miasto tranzytowe, szczególnie dla trasy nr 1, drogi łączące miasto z obwodnicami winny być projektowane nie w formie potężnych arterii, ale jako sieć „niedużych" łączników kierujących ruch w poszczególne części miasta. Wszystkie duże miasta starają się ograniczać ruch samochodowy wprowadzając różne ograniczenia, szykany, budując transport alternatywny. Łódź jakby szła w tej sprawie zupełnie inną drogą. Ponad to – obserwując stan istniejącej infrastruktury drogowej widać już obecnie brak środków na jej utrzymanie i konserwację. Nowe, gigantyczne plany jawię się tu jak przysłowiowy kwiatek do kożucha. Skoro nie możemy utrzymać tego co mamy to jak utrzymamy rozbudowaną strukturę, dodatkowo służącą często nie mieszkańcom Łodzi a tranzytowcom. Często odnoszę wrażenie, że bardziej gra tu interes lobby transportowego niż realny interes mieszkańców.

KOD 04: SYSTEM PARKOWANIA

TEMAT

Zieleń w mieście oraz parkingi

TREŚĆ
Proponuję zlikwidować dużą część rozległych trawników i zamienić je na miejsca parkingowe obsadzone drzewami. Większość trawników w mieście jest obecnie tylko „toaletą dla czworonogów". Dzięki zamianie tych trawników na miejsca parkingowe (nawierzchnia z betonu ażurowego) oraz posadzeniu drzew w prosty sposób uda się powiększyć ilość dostępnych miejsc parkingowych przy zwiększeniu ilości zieleni w mieście. Zastosowanie ażurowych płyt betonowych jako nawierzchni spowoduje, iż teren dalej będzie „zielony" (w otworach płyt dalej może rosnąć trawa) oraz będzie odprowadzać wody opadowe do gleby a nie systemu kanalizacji. Nasadzenie drzew korzystnie wpłynie na mikroklimat (większa wilgotność powietrza, zacienienie w słonecznie letnie dni – zmniejszenie efektu „wyspy ciepła") oraz efekt krajobrazowy. Przykładowo zamiana trawników umieszczonych przy ulicy na parking w postaci: drzewo – 6 metrowej długości miejsce parkingowe – drzewo - 6 metrowej długości miejsce parkingowe –

drzewo –itd. Dałaby bardzo widowiskowy efekt w postaci szpaleru drzew rosnących wzdłuż ulicy, przy okazji zwiększając ilość miejsc parkingowych. Środowisko dodatkowo by zyskało.

UZASADNIENIE

1. Zwiększenie ilości miejsc parkingowych
2. Zwiększenie ilości drzew, a więc:
   a) Lepszy efekt krajobrazowy
   b) Zwiększenie wilgotności powietrza
   c) Zmniejszenie efektu „wyspy ciepła" dzięki zacienieniu
   d) Drzewa stanowiłby naturalną osłonę przed hałasem drogowym
3. Zachowanie przepływu wód opadowych do gruntu dzięki zastosowaniu ażurowych płyt betonowych.

RYZYKO I KOSZTY
Należy sadzić drzewa odporne na zanieczyszczenia, niezbyt rozłożyste. Oczywiście przy skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych nadal powinny pozostać wyłącznie trawniki, aby nie pogarszać widoczności.

TEMAT

Rozszerzenie strefy płatnego parkowania oraz wzrost opłat za parkowanie

TREŚĆ
Znaczne rozszerzenie strefy w obszarze śródmiejskim oraz podniesienie stawek za parkowanie. Ograniczenie części ulg za parkowanie.

UZASADNIENIE
Wzrost kosztów dojazdu i parkowania w centrum może zniechęcić część kierowców do wybierania samochodu na rzecz komunikacji miejskiej. Przełoży się to na mniejsze zakorkowanie miasta.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta.

TEMAT

Parkingi na obrzeżach miast i parkingi podziemne wzdłuż ulic.

TREŚĆ
W wielu europejskich miastach praktykowany jest system, w którym na rogatkach miast zlokalizowane są parkingi, na których można zostawić auto i podjechać dalej transportem publicznym. W okresie letnim przebywając na działce chętnie podjechałbym rowerem lub samochodem by w bezpiecznym miejscu móc pozostawić pojazd kontynuując dalej trasę komunikacją miejską. Proszę jednak zauważyć, że realnie np.: Przy wjeździe od Pabianic, czy Konstantynowa Łódzkiego na Brusie przy ul. Konstantynowskiej nie mam takiej możliwości. Rozważałem też dojazd do Grupowej Oczyszczalni Ścieków i tam przy ul. Maratońskiej pozostawienie roweru, ewentualnie dojazd do Gilette i linii 98 by tam pozostawić rower. Jednak z jakiej strony bym nie kombinował dojechać, nie mam miejsca i możliwości abym to zrobił. Co zatem robię? Zostawiam rower... w domu i jadę rano samochodem aby przyczyniając się do korków drogowych przeciskać się przez miasto.
Kolejna sprawa to brak miejsc parkingowych w centrum. Proszę zauważyć, że w chwili obecnej drastycznie brakuje miejsc parkingowych. Niemniej obecnie panująca tendencja powoduje wydzielanie miejsc parkingowych na poziomie ulicy. Pomijana jest tutaj możliwość, jaką wykorzystano np.: w Paryżu, gdzie wzdłuż ulic prowadzone są podziemne parkingi. Sprawa wygląda prosto. Im więcej miejsc parkingowych potrzeba tym kopie się dłuższą i szerszą dziurę mogącą pomieścić bardzo dużą ilość aut. A gdy szacunki określą, że w danym miejscu potrzeba

więcej miejsc parkingowych, kopie się głębsze dwu i trzykondygnacyjne parkingi. Problem z wykupem gruntu pod nowe miejsca parkingowe też jest rozwiązany w przypadku, gdy budowany jest parking wzdłuż danej ulicy. Dodatkowo spotkałem się z jednym z bardzo dobrych rozwiązań, gdzie z jednego parkingu podziemnego jest wiele wjazdów i wyjazdów tak, że w zasadzie w podziemnym parkingu można zawrócić pod ulicą i pojechać w przeciwnym kierunku, czyli znowu zmniejszając tym samym korki.

UZASADNIENIE
Miejsca parkingowe na obrzeżach miast spowodują, że cykliści i kierowcy samochodów, przesiądą się na transport miejski zmniejszając tym samym korki w mieście.
Podziemne miejsca parkingowe w nieograniczony sposób rozszerzą miejsca parkingowe i umożliwią przeznaczenie obecnych miejsc parkingowych do innych celów, np.: do wydzielenia ścieżek rowerowych. Przyszłościowo też rozwiązują problem zwiększonej liczy aut za jedną czy dwie dekady.

RYZYKO I KOSZTY
Pomijając kwestie finansowe, nie widzę tutaj negatywnych skutków.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Szczegóły do dopracowania w dalszym toku prac.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Parkingi sukcesywnie mogłyby finansować się same z opłat za miejsca parkingowe. W ten sposób optymalnie będzie można zarządzać, gdzie kiedy i w jakiej wielkości potrzeba miejsc, badając uprzednio zapotrzebowania na miejsca w danym regionie. W chwili obecnej są permanentnie zajęte miejsca w centrum bez perspektywy rozwiązania tego problemu w przyszłości.

TEMAT

Infrastruktura parkowania

TREŚĆ
a) w strefie centralnej (strefa I):
• stosowanie w szerokim zakresie opłat za parkowanie mające na celu racjonalizację wykorzystania istniejących miejsc parkingowych,
• budowę nowych parkingów (w tym wielopoziomowych) tylko w sytuacji, gdy liczba miejsc parkingowych będzie limitowana ze względu na konieczność zachowania równowagi między pojemnością układu ulicznego i podażą miejsc parkingowych,
• stworzenie systemu informacji o wolnych miejscach,
b) w strefach II i III:
• budowę parkingów przy przystankach komunikacji szynowej i autobusu, (w tym dla systemu Park and Ride),
• sukcesywne wprowadzanie odpłatności za parkowanie na terenach publicznych w obszarach koncentracji ruchu,
• egzekwowanie obowiązku budowy parkingów przez inwestorów na własnym terenie i z własnych środków.

KOD: 05 FUNKCJONOWANIE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

TEMAT

Transport zbiorowy

TREŚĆ

a) Przywrócenie tramwajowi roli środka podstawowego w przewozach komunikacją zbiorową drogą zwiększenia atrakcyjności, niezawodności i bezpieczeństwa. Do realizacji powyższego celu dążyć przez:
   - wykorzystanie potencjalnych możliwości istniejącego systemu tramwajowego poprzez zahamowanie degradacji torowisk i taboru oraz sukcesywne modernizowanie tego systemu,
   - sukcesywne zastępowanie obecnego taboru nowoczesnym taborem niskopodłogowym,
   - zwiększenie zakresu uprzywilejowania tramwaju w ruchu miejskim,
   - przyjęcie zasady utrzymania komunikacji autobusowej w centrum tylko w szczególnie uzasadnionych przypadkach,
   - przyjęcie zasady obsługi obszarów peryferyjnych liniami autobusowymi dowożącymi pasażerów do trasy tramwajowej,
   - utrzymanie autobusu jako podstawowego środka przewozowego w jednostkach strukturalnych nie obsługiwanych przez tramwaj,

b) uzupełnienie systemu tramwajowego o wybrane odcinki, prowadzące do zwiększenia udziału tramwaju w przewozach; wybór kierunków inwestowania wynikać powinien z pogłębionej analizy efektywności ekonomiczno-finansowej i funkcjonalnej, w tym ze studiów nad wariantami dalszego rozwoju systemu transportu szynowego,

c) kontynuacja wymiany taboru autobusowego oraz wprowadzenie na najbardziej zatłoczonych ciągach o znaczeniu podstawowym dla komunikacji autobusowej (o dużych potokach i częstotliwościach), wydzielonych pasów ruchu dla autobusów oraz wprowadzenie na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną priorytetu dla nadjeżdżających pojazdów transportu zbiorowego,

d) racjonalizacja marszrutyzacji (układu linii) i rozkładów jazdy, uwzględniająca, między innymi, lepsze wykorzystanie transportu szynowego i eliminację konkurencyjności linii autobusowych,

e) kontynuacja reformy systemu taryfowego w kierunku wprowadzenia jednolitego biletu ważnego na wszystkie środki transportu obsługujące aglomerację,

f) uwzględnienie wymogów niepełnosprawnych użytkowników,

g) stworzenie i rozwój systemu informowania pasażerów, w tym o aktualnych warunkach ruchu, nadjeżdżających pojazdach etc.,

h) wprowadzenie mechanizmów konkurencji w obsłudze transportowej miasta, szczególnie w komunikacji zbiorowej.

TEMAT

Autobusy pośpieszne i Metro, Metro, Metro.

TREŚĆ

Uważam, że komunikacja miejska jest zbyt wolna. Zbyt dużo czasu trwa przemieszczanie się z miejsca na miejsce. Przykładowo jadąc z Konstantynowa Łódzkiego do Łodzi, mam do wyboru tramwaj lub prywatny BUS. Proszę zauważyć że prywatny BUS podlega zasadom wolnego rynku, a tramwaj moim zdaniem nie. Proszę zauważyć, że w ostatnim czasie prowadzona była batalia czy dofinansowywać czy też likwidować tramwaje podmiejskie. Pytano czy tramwaj do Konstantynowa lub Pabianic ma zniknąć czy też nie. Zbierane były petycje i podpisy pod

wnioskami. Proszę zauważyć, że w tym samym czasie na tej samej linii co tramwaje, kursują prywatne busy. Bez petycji, bez podpisów, bez dofinansowywania. One mają się utrzymać same. Dzisiaj są, jutro ich nie ma, bo plajtują. Zatem to sam prywatny przewoźnik ustala cenę, zakres i sposób przewozu. Co zatem sprawia, że tramwaje są nierentowne, a prywatne busy prosperują. Co dziwniejsze, bus jest droższy od tramwaju, a jeździ pełny i często są problemy, aby się do niego zabrać.
W przypadku busa chodzi o czas. W busie nie ma biletów miesięcznych, biletów na bus nie da się kupić w kioskach, w busie zawsze trzeba płacić gotówką i to bilonami, a mimo to, ludzie cenią busa i wolą zapłacić więcej, ale być szybciej na miejscu. Proszę sprawdzić, ile czasu zabiera przejazd busem, a ile tramwajem. Tramwaj jest o wiele wolniejszy od busa.
Ten przydługi wstęp piszę, aby zaproponować kursy pośpieszne autobusów w Łodzi. Myślę, że to był dobry system. Przykładowo linie autobusowe mogłyby pomijać kilka przystanków, aby szybciej być u celu.
Dodatkowo, bardzo istotną kwestią rewolucjonizującą transport publiczny jest wprowadzenie Metra. Zdaję sobie sprawę z ogromu inwestycyjnego takiego działania, niemniej w obliczu wielkiego kryzysu i cięć we wszystkich gałęziach gospodarki, w Warszawie budowana jest druga linia Metra. Myślę, że Metro byłoby rewolucją w Łodzi, umożliwiająca błyskawiczne przemieszczanie z najbardziej zakorkowanych miejsc. Połączenie Metra wariantem dalszego przebiegu na poziomie ziemi, umożliwiłoby połączenie wielkich sypialni Łodzi, takich jak np.: Retkinia czy Teofilów, ze ścisłym jej centrum.

UZASADNIENIE
Przywrócenie autobusów pośpiesznych pozytywnie wpłynie na wizerunek miasta, jako szybkiego i sprawnego zarządcę transportu lokalnego.
Ludzie wolą więcej zapłacić aby szybciej być u celu. Przy połączeniu autobusów z buspassami, czyli wydzielonymi pasami dla nich, tworzy się całkiem sprawny system przemieszczania się.
Myślę że na przestrzeni do roku 2035 należy poważnie powrócić do koncepcji Metra w Łodzi. Poważny wizerunek, poważnego miasta musi opierać się na dobrych i sprawdzonych rozwiązaniach, a takim rozwiązaniem jest Metro.

RYZYKO I KOSZTY
Nie widzę tutaj negatywnych skutków.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Szczegóły do dopracowania w dalszym toku prac.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
W przypadku autobusów pospiesznych samofinansowanie ze zwiększonych cen biletów.
W przypadku Metra finansowanie takie samo jak Metra w Warszawie.

TEMAT

Zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji miejskiej

TREŚĆ
Zwiększenie liczby kursów tramwajów i autobusów, szczególnie w godzinach szczytu komunikacyjnego. Ustalenie równego taktu kursowania na ulicach, po których przebiega kilka linii (likwidacja jeżdżenia „stadem"). Skoordynowanie przesiadek. Ustalenie podstawowej częstotliwości w szczycie komunikacyjnym na 7,5 i 10 minut. Przywrócenie półgodzinnego taktu na liniach nocnych.

UZASADNIENIE
Wzrost częstotliwości spowoduje wzrost atrakcyjności komunikacji miejskiej. Dzięki wytaktowaniu kursów, znikną „dziury" w rozkładzie, a pasażer idący na przystanek będzie miał świadomość, że nawet jeśli ucieknie mu tramwaj, to za określony czas przyjedzie kolejny. Koordynacja rozkładów pozwoli także skrócić czas oczekiwania w przypadku przesiadki, co silnie przełoży się na skrócenie czasu podróży. Warto powrócić tutaj do głównych założeń reformy z 2001 roku.

RYZYKO I KOSZTY
Taki system wymaga wysokiej punktualności. Konieczne będzie wprowadzenie bezwzględnego priorytetu dla transportu zbiorowego.

TEMAT

Zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów

TREŚĆ
Zwiększenie częstotliwości kursowania głównych linii tramwajowych (2, 3, 6, 8, 10, 11, 12) do 7,5 minuty, a pozostałych do 10 min. w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego.
Przy okazji zmian w rozkładach jazdy, należałoby wprowadzić, szczególnie na rzadziej kursujących liniach podmiejskich, równe odstępy czasowe między kolejnymi kursami, aby pojazdy z danego przystanku odjeżdżały zawsze o godzinie z taką samą końcówką minutową. Ułatwia to podróżowanie takimi liniami, ponieważ nie wymaga każdorazowego sprawdzania rozkładu jazdy przed podróżą.

UZASADNIENIE
Przy tworzeniu obecnego układu linii tramwajowych zakładano wysoką częstotliwość kursowania umożliwiającą dogodne przesiadki między poszczególnymi liniami (których liczba jest stosunkowo niewielka). Obecnie czas podróży jest trudny do zaakceptowania, ze względu na długi czas oczekiwania na przystankach. Szczególnie dokuczliwe jest w dni wolne, kiedy to częstotliwość kursowania spada do 3 kursów na godzinę. Przywrócenie przedstawionych wyżej częstotliwości ułatwiłoby i zwiększyło atrakcyjność korzystania z komunikacji miejskiej.

TEMAT

Wprowadzenie przystanków na żądanie

TREŚĆ
Wprowadzenie przystanków na żądanie na mało uczęszczanych odcinkach linii autobusowych lub na przystankach, z których korzysta niewielu pasażerów, np. na ulicy Wycieczkowej.

UZASADNIENIE
Takie rozwiązanie pozwoli zmniejszyć zużycie paliwa powodowane ruszaniem z przystanków oraz uczyni jazdę bardziej dynamiczną, co może być pozytywnie odebrane przez pasażerów. Dzięki możliwości omijania przystanków łatwiej będzie nadrabiać opóźnienia.

TEMAT

Wyznaczenie buspasów

TREŚĆ
Wyznaczenie pasów ruchu dla komunikacji miejskiej na ulicach:

- Jaracza i Więckowskiego od Sterlinga do Żeromskiego
- Tuwima i Struga od Wydawniczej do Żeromskiego
- Więckowskiego i Rewolucji 1905 r. od Zachodniej do Sterlinga
- Zamenhofa Nawrot od Wólczańskiej do Targowej
- Sienkiewicza od Orlej do Narutowicza
- Śmigłego-Rydza od wiaduktu do Piłsudskiego

Inne ulice, na których występują przynajmniej dwa pasy ruchu w jedną stronę, gdzie następuje blokowanie ruchu autobusów przez samochody.

UZASADNIENIE
Takie rozwiązania skrócą czas przejazdu autobusów, zmniejszą zakorkowanie na tych ulicach oraz zniechęcą część kierowców do poruszania się samochodem po centrum miasta. Część pasów będzie musiała być wytyczona ze względu na przeniesienie ruchu samochodowego z ulic objętych uspokojeniem lub ograniczeniem ruchu.

RYZYKO I KOSZTY
Możliwe są sprzeciwy społeczne. Konieczne będzie przeprowadzenie kampanii informacyjnej dotyczącej korzyści wynikających z takich rozwiązań.

TEMAT

Odizolowanie ruchu samochodowego od tramwajowego

TREŚĆ
Wydzielenie z jezdni torowisk tramwajowych na ulicach:

- Narutowicza (między Matejki a Kopcińskiego, tor północny)
- Limanowskiego (pomiędzy Zachodnią a al. Włókniarzy)

Montaż separatorów ruchu przy ww. torowiskach oraz na Narutowicza pomiędzy Wierzbową a Kopcińskiego.

Zamknięcie ruchu dla samochodów na ulicach:

- Narutowicza i Zielonej pomiędzy Wschodnią a Gdańską w obu kierunkach w godzinach 6-19
- Kilińskiego pomiędzy Północną a Narutowicza w dni robocze w godzinach 6-18
- Legionów pomiędzy Gdańską a Zachodnią w kierunku wschodnim w godzinach 6-18

Wydzielanie innych torowisk tam, gdzie jest wystarczająco dużo miejsca lub ograniczanie ruchu samochodowego na ulicach, na których samochody opóźniają tramwaje.

UZASADNIENIE
Takie rozwiązania skrócą czas przejazdu tramwajów, zmniejszą zakorkowanie na tych ulicach oraz zniechęcą część kierowców do poruszania się samochodem po centrum miasta.

RYZYKO I KOSZTY
Istnieje ryzyko, że ruch zakorkuje równoległe ulice. Konieczne będzie wyznaczenie buspasów w miejscach, w których to zjawisko może opóźniać autobusy.

TEMAT

Prawdziwy Łódzki Tramwaj Regionalny a więc linie Łódź – Zgierz (Pl. Kilińskiego) oraz Łódź – Zgierz - Ozorków

TREŚĆ
Proszę zrobić wszystko, aby zmodernizować (poza obszarem Łodzi) infrastrukturę linii tramwajowych nr 46 oraz 16 tak, aby uczynić z nich prawdziwy tramwaj regionalny: szybki, bezpieczny i nowoczesny.
Biorąc pod uwagę natężenie ruchu samochodowego na trasie krajowej nr 1 nie widzę lepszego komunikacji dla mieszkańców Zgierza i Ozorkowa.
Unia Europejska jest bardzo przychylna takim projektom, poza tym (i tu się dziwię) funkcjonowanie linii 11 jako tramwaju regionalnego (a wszyscy pasażerowie widzą to, patrząc chociażby na napisy na tramwajach) jest dużym nadużyciem.

UZASADNIENIE
Jedyna słuszna komunikacja na osi Ozorków – Zgierz – Łódź. Nastąpiłoby znaczące usprawnienie ruchu tramwajowego: większa płynność, krótszy czas przejazdu, a więc potencjalnie większa ilość pasażerów.
Dodatkowo bezpieczny i ekologiczny środek transportu.

RYZYKO I KOSZTY
Widzę tylko korzyści

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Wg projektu

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Przede wszystkim Unia Europejska!

TEMAT

Stworzenie spójnego systemu informacji i obsługi pasażera

TREŚĆ
Wprowadzenie spójnego systemu informacji pasażerskiej. Ujednolicenie tablic z opisem linii w autobusach i tramwajach. Wprowadzenie bezpłatnych informatorów o komunikacji miejskiej, dostępnych w pojazdach komunikacji miejskiej w wersji polskiej i angielskiej. Ujednolicenie nazewnictwa pętli i przystanków. Pętle powinny mieć nazwę ulic, przy których są zlokalizowane, a w sytuacji, gdy są to ulice mało znane (np. Towarowa, Batorego), powinny zawierać w nazwie pobliski charakterystyczny obiekt, nazwę innej ulicy lub jakąś powszechnie znaną nazwę zwyczajową lub opisującą rejon miasta (np. odpowiednio: Legionów, Stary Widzew). Montaż automatów do sprzedaży biletów we wszystkich tramwajach i autobusach oraz na części przystanków, szczególnie w centrum miasta.

UZASADNIENIE
Takie rozwiązania ułatwią poruszanie się komunikacją miejską i uczynią ją bardziej przyjazną.

TEMAT

Przywrócenie cennika biletów komunikacji miejskiej, w którym wszystkie ceny są wielokrotnością jednej stawki.

TREŚĆ
Do 1 marca 2012 r. obowiązywał rzadko spotykany w Polsce, ale niezwykle wygodny dla pasażerów sposób ustalania cen biletów komunikacji miejskiej, oparty na jednej stawce bazowej (do 01.03.2012 było to 60 gr, nie dotyczyło to jedynie biletów 10-minutowych). Ze względu na liczne korzyści dla pasażerów, opisane poniżej, powinno się powrócić do tego systemu, ewentualnie zwiększając wysokość stawki bazowej ze względu na rosnące koszty utrzymania komunikacji miejskiej.
Po objęciu taryfą Lokalnego Transportu Zbiorowego w Łodzi także linii podmiejskich istnieje także potrzeba przywrócenia biletów 120-minutowych, niezbędnych przy podróży z bardziej oddalonych miejscowości, z przesiadką na terenie Łodzi. Wówczas bilet 60-minutowy nie wystarcza na całą podróż.

UZASADNIENIE
Dzięki takiemu rozwiązaniu pasażerowi wystarcza jedynie zakup biletów o jednym, podstawowym nominale i skasowanie odpowiedniej ich liczby. Nie ma konieczności planowania

czasu trwania podróży na etapie zakupu biletów w kiosku/sklepie/punkcie sprzedaży. Rozwiązanie to jest szczególnie istotne w przypadku peryferyjnie położonych osiedli, a po wprowadzeniu biletów aglomeracyjnych, także małych miejscowości, gdzie często jest ograniczona możliwość zakupu mniej popularnych nominałów biletów. Taryfa zbudowana w oparciu o jedna stawkę bazową jest także prostsza i bardziej przejrzysta, nie generuje dodatkowych kosztów związanych z koniecznością drukowania biletów o wielu różnych nominałach.

RYZYKO I KOSZTY
Brak negatywnych skutków

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Wdrożenie poprzez zmianę uchwały Rady miejskiej w Łodzi nr XXXI/551/12 w sprawie ustalenia opłat za usługi przewozowe lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi.

TEMAT

Obsługa sieci tramwajowej przez wagony dwukierunkowe

TREŚĆ
Systematyczne zastępowanie wagonów jednokierunkowych dwukierunkowymi. Zakup serii używanych tramwajów z krajów Europy Zachodniej w celu zastąpienia nimi przestarzałych pojazdów typu 805Na. Zakup nowego taboru do obsługi tras w dobrym stanie technicznym. Budowa krańcówek w formie „weksla" zamiast klasycznej pętli.

UZASADNIENIE
Tramwaje dwukierunkowe mogą w bardzo łatwy sposób „zawrócić" dzięki zjazdom międzytorowym. Dzięki temu nie trzeba budować krańcówek w formie pętli, na które potrzeba bardzo dużo miejsca. Tramwaje dwukierunkowe mogą kończyć trasę w dowolnym miejscu. Potrzebują do tego wyłącznie zjazdu międzytorowego. Dzięki temu można budować krańcówki w samym środku osiedli mieszkaniowych na ulicach lub skwerach. Dzięki temu można zbudować wiele linii tramwajowych, ponieważ infrastruktura staje się dużo mniej inwazyjna i nie wymaga ogromnej ilości terenu. Taki system pozwoli na znaczy rozrost sieci tramwajowej i zwiększenie dostępności tramwaju jako środka transportu. Co więcej, w przypadku remontu torów, wagony dwukierunkowe mogą kursować jako wahadło na odcinku, który przy okazji jest wyłączony z użytkowania, przez co ograniczono by długość autobusowych linii zastępczych.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta, środki UE

TEMAT *(brak)*

Autobusy linii 82 i 82 A poruszają się ze zbyt małą częstotliwością wobec potrzeb podróżnych. Tabor jest niedostosowany do liczby podróżnych. W godzinach największego obciążenia linii (dojazdy do szkół, pracy) : godz. 7.00-8.00 i godz. 16.00-18.00 składy powinny być większe (autobusy przegubowe).

TEMAT *(brak)*

W związku ze wzrastającą liczba samochodów osobowych uważam za konieczne, nieustanne uświadamianie obywateli o zagrożeniach zdrowotnych związanych z transportem kołowym i PROMOCJĘ TRANSPORTU PUBLICZNEGO. W przeciwnym razie nie pomogą nam najbardziej rozdmuchane inwestycje drogowe.

KOD 06: TRANSPORT ROWEROWY

TEMAT

Drogi rowerowe

TREŚĆ

Należy zwiększyć ilość ścieżek rowerowych pomiędzy łódzkimi osiedlami mieszkaniowymi oraz prowadzące do terenów zielonych, zamiast pchać na siłę rowery do centrum Łodzi. Rower jest świetnym środkiem do rekreacji i dlatego należy umożliwić jak największej liczbie Łodzian możliwość sprawnego, szybkiego i bezpiecznego korzystania z roweru by dotrzeć do parków czy lasów miejskich (np. Łagiewniki czy Lublinek). O ile Łagiewniki mają doprowadzoną ścieżkę rowerową to Uroczysko Lublinek jest już pozbawione takiego dojazdu. Połączenie osiedli ścieżkami rowerowymi ułatwi łatwą i bezpieczną komunikację rowerową mieszkańców jednego osiedla z drugim. Ścieżek rowerowych nie należy na siłę umieszczać w centrum Łodzi. Jest zdecydowanie nie przystosowane do ruchu rowerowego, dodatkowo nie ma tak naprawdę po co do centrum miasta wybierać się na rowerze. Poza kilkoma parkami nie ma tam żadnej możliwości rekreacji, a jazda pomiędzy ścianami kamienic (zwanych szumnie „tkanką miejską") nie jest niczym ciekawym. Ludzki organizm pozytywnie reaguje na zieleń, a nie szarość murów. Usiłowanie uczynienia z roweru środka transportu miejskiego w naszych warunkach klimatycznych jest żałosne. W Polsce przez ponad pół roku średnia temperatura wynosi poniżej 6 stopni Celsjusza. Oczywiście istnieje grupa zapaleńców, jeżdżąca przy każdej pogodzie, ale to wyjątki i nie należy na nich opierać projektów dotyczących większości (tak samo jak kilka tysięcy śmiałków zimą zdobywa najwyższe szczyty Himalajów – nie oznacza to, że tak mają czynić wszyscy alpiniści). Rower był, jest i będzie środkiem rekreacji. Należy więc w jak największym stopniu umożliwić mieszkańcom Łodzi dojazd wydzielonymi ścieżkami rowerowymi do terenów rekreacyjnych.

UZASADNIENIE

Zwiększenie dostępności zielonych terenów rekreacyjnych. Poprawa bezpieczeństwa, dzięki odseparowaniu ruchu rowerowego od samochodowego i pieszego.
Polityka prozdrowotna – rekreacyjna jazda rowerem pozytywnie wpływa na stan zdrowia.
Polityka ekologiczna – możliwość dojazdu rowerem do rodziny na innym osiedlu może spowodować rzadsze używanie do tego celu samochodów.

TEMAT

Transport rowerowy

TREŚĆ

a) polityka traktowania roweru jako równoprawnego środka transportu w mieście
b) stworzenie spójnego systemu dróg i pasów rowerowych pozwalających na bezpieczne poruszanie się rowerzystów po mieście
c) W obszarze centralnym, w gęstej zabudowie wyznaczenie pasów i kontrabasów rowerowych
d) Systematyczne wyznaczenie śluz rowerowych przy skrzyżowaniach
e) Docelowe stworzenie systemu wypożyczalni rowerów miejskich

KOD: 07 RUCH PIESZY

TEMAT

Likwidacja przejść podziemnych i kładek dla pieszych

TREŚĆ
Likwidowanie przejść podziemnych i kładek dla pieszych. Zastępowanie ich przejściami na poziomie jedni. Zaniechanie budowy kolejnych kładek i przejść podziemnych.

UZASADNIENIE
Przejścia podziemne i kładki stanowią poważną barierę dla osób starszych, upośledzonych ruchowo oraz osób z wózkami dziecięcymi. Ponadto przejścia podziemne są miejscami spotkań marginesu społecznego, który regularnie je dewastuje. Przejścia na poziomie 0 znacząco ułatwią poruszanie się pieszym oraz wyeliminują zdegradowaną i niemożliwą do upilnowania przestrzeń.

TEMAT

Rozwiązania poprawiające estetykę i jakość przestrzeni dla pieszych

TREŚĆ
Wiele ulic osiedlowych (m.in. Osterwy, Żukowskiego, Gajcego, Iłłakowiczówny) nie posiada wystarczającej ilości oświetlenia (jesienią i zimą między godz.16.00 a godz.8.00 panują „egipskie ciemności) –, konieczne uzupełnienie oświetlenia i naprawa już istniejącego

---

TEMAT

Likwidacja przejść podziemnych i kładek dla pieszych

TREŚĆ
Likwidowanie przejść podziemnych i kładek dla pieszych. Zastępowanie ich przejściami na poziomie jedni. Zaniechanie budowy kolejnych kładek i przejść podziemnych.

UZASADNIENIE
Przejścia podziemne i kładki stanowią poważną barierę dla osób starszych, upośledzonych ruchowo oraz osób z wózkami dziecięcymi. Ponadto przejścia podziemne są miejscami spotkań marginesu społecznego, który regularnie je dewastuje. Przejścia na poziomie 0 znacząco ułatwią poruszanie się pieszym oraz wyeliminują zdegradowaną i niemożliwą do upilnowania przestrzeń.

KOD: 08 ORGANIZACJA TRANSPORTU W OSIEDLACH

TEMAT

Organizacja transportu w osiedlach

TREŚĆ
Nowe trasy i przebudowa dotychczasowych dróg muszą uwzględniać zarówno potrzeby transportowe jak też zdrowie i jakość życia osób, którym przyszło mieszkać w naszym mieście. Symbolicznym dla mnie przykładem był jeden z artykułów w Dzienniku Łódzkim, gdzie autorzy byli bardzo zadowoleni z trasy Górna jako rozwiązania poprawiającego przejazd przez Łódź, mającego jedynie dwa (jak rozumiem – mało znaczące) minusy – zwiększenie tranzytu i koszt społeczny (tj. koszmar życia na osiedlu przeciętym trasą.) Ten sposób myślenia dominuje. Vide – starania o dalszą część trasy łączącej Al. Włókniarzy z S 14 przez wielotysięczne osiedla i las Harcerski. Transport ma być tak analizowany przed decyzjami, aby najpierw próbować znaleźć rozwiązania poprzez tereny niezamieszkałe, przemysłowe etc., nawet, gdy wiąże się to ze zwiększoną ilością pracy i wymaga bardziej twórczego myślenia. Szanować mieszkańców osiedli!

TEMAT

Organizacja transportu w osiedlach

TREŚĆ
Konieczne poszerzenie przystanku autobusowego przy Gajcego (Gajcego- Zakładowa w kierunku centrum) i postawienie wiaty. Ludzie stojący na przystanku są ochlapywani przez jadące samochody (bardzo wąski przystanek, tuż przy jezdni)

TREŚĆ
Moje szczególne niezrozumienie budzi nieprzemyślany rozmiar niektórych inwestycji np. sześciopasmowy łącznik al. Włókniarzy z S-14 biegnący przez 2 osiedla mieszkaniowe. W przypadku odpłatności za obwodnice będzie on wpuszczał do Łodzi tranzyt, który zatruje życie tysiącom ludzi. Uważam za niedopuszczalną taką organizację ruchu w obrębie osiedli mieszkaniowych.

KOD 09: ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENI MIASTA

TEMAT

Stworzenie promenady na al. Kościuszki pomiędzy Zieloną a Mickiewicza

TREŚĆ
Wyłączenie ruchu kołowego na al. Kościuszki pomiędzy Zieloną a Mickiewicza (po wybudowaniu trasy Karskiego). Stworzenie przestrzeni przyjaznej dla pieszych, opartej na koncepcji promenady, która była w tym miejscu przed II wojną światową.

UZASADNIENIE
Stworzona zostałaby w samym sercu miasta bardzo przyjazną przestrzeń, która byłaby miejscem odpoczynku i spacerów, przyciągając wielu łodzian. Wprowadziłoby to dużo zieleni i spokoju w miejsce, gdzie obecnie panuje duży hałas i ruch. Obszar znacząco by się ożywił oraz stałby się wizytówką miasta na europejskim poziomie.

RYZYKO I KOSZTY
Z pewnością wystąpią protesty mieszkańców i okolicznych firm. Konieczna będzie kampania informująca mieszkańców o korzyściach wynikających z takiego rozwiązania.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Odtworzenie przedwojennej koncepcji zagospodarowania tej przestrzeni. Na skraju chodniki, bliżej środka ulice, stanowiące dojazd do posesji dla mieszkańców i dostaw towaru. Później wydzielone torowisko tramwajowe, a w samym środku aleja spacerowa.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta, fundusze UE.

TEMAT

Zagospodarowanie przestrzeni miasta

TREŚĆ
Koniecznie należy wdrażać politykę zrównoważonego transportu.
Zrównoważony transport: - zmniejszenie skali ingerencji i niszczenia przestrzeni miejskiej oraz środowiska na skutek budowy dróg.
Zmiana sposobu myślenia zarówno władz jak i mieszkańców, jak ważny jest zrównoważony rozwój transportu. Miarą sukcesu w zarzadzaniu miejskim transportem nie powinna być liczba i długość wybudowanych dróg, ale sprawne i efektywne zaspokojenie potrzeb mieszkańców wykorzystując różne środki transportu.
Idea zrównoważonego transportu jest częścią doktryny zrównoważonego rozwoju, która zakłada, że na obecnym poziomie rozwoju cywilizacji możliwe jest utrzymanie poziomu dobrobytu pod warunkiem odpowiedniego gospodarowania zasobami czyli odpowiednie i świadome kształtowanie relacji pomiędzy wzrostem gospodarczym, dbałością o środowisko oraz zdrowiem człowieka. Nie trzeba dokonywać skomplikowanych obliczeń, aby uświadomić sobie, że wraz z redukowaniem ilości i jakości zieleni w miastach dosłownie podcinamy gałąź, na której siedzimy.
My Łodzianie nie chcemy żyć w Łodzi przepełnionej wielkimi drogami pełnymi spalin. Chcemy mieć Zieloną Łódź.

TEMAT

Zagospodarowanie przestrzeni miasta

TREŚĆ

- konieczny remont ulicy Osterwy, Żukowskiego, Gajcego – położenie utwardzonej nawierzchni (nieustanne błoto w okresie jesienno-wiosennym, latem – tumany kurzu, zimą – zaspy i koleiny)
- wykonanie chodników (ulice jw.) i remont już istniejących (chodniki przy Gajcego na odcinku ul. Rokicińska – ul. PKP)
- uporządkowanie i zagospodarowanie terenu „starej" krańcówki linii 82 przy zbiegu ulic: Gajcego-PKP-Zakładowa
- uporządkowanie, wyrównanie terenu i przywrócenie poprzedniej funkcji miejscu – koniec ulicy Osterwy (pod lasem) – było tam niewielkie boisko do gry w piłkę nożną. Po zakładaniu kanalizacji pozostał nieuporządkowany teren (gruz, kamienie, zwały ziemi). W Andrzejowie nie ma Orlika, więc potrzebne jest boisko, które spełniałoby przynajmniej namiastkę tego obiektu
- systematyczne usuwanie śmieci i dzikich wysypisk z okolicy cmentarza w Andrzejowie

---

TEMAT

Zadrzewienie ulic, wprowadzenie żywopłotów

TREŚĆ
W celu poprawy estetyki ulic, szczególnie dwujezdniowych, prostym i skutecznym rozwiązaniem jest obsadzenie ich drzewami. Drzewa mogą być zlokalizowane zarówno na rozdzielających jezdnie pasach zieleni, jak i wzdłuż chodników.
W istotny sposób estetykę ulic można poprawić poprzez zastąpienie lub przysłonięcie żywopłotami metalowych płotków oddzielających np. chodnik od jezdni lub rozdzielających tory tramwajowe.

UZASADNIENIE
Dodatkowe drzewa i krzewy w przestrzeni miejskiej nie tylko poprawiają estetykę, ale również korzystnie oddziałują na mikroklimat (ocieniają ulice i zwiększają wilgotność powietrza), poprawiają jakość powietrza poprzez zatrzymywanie zanieczyszczeń pyłowych na powierzchni liści, pochłanianie i degradację niektórych zanieczyszczeń gazowych, w tym związków organicznych.

RYZYKO I KOSZTY
Drzewa i krzewy wymagają pielęgnacji, szczególnie w pierwszych latach po posadzeniu, np. nawadniania w okresie suszy. Konieczne jest ograniczenie stosowania chlorku sodu (soli drogowej) do zwalczania śliskości ulic w okresie zimowym, poprzez zastąpienie innymi preparatami, nietoksycznymi dla roślin lub np. piaskiem. Jesienią konieczne będzie zbieranie opadłych liści.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Budżet miasta, środki z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Łodzi.

TEMAT

Mocowanie tramwajowej sieci trakcyjnej do budynków

TREŚĆ
Wszędzie, gdzie jest to możliwe tramwajowa sieć trakcyjna powinna być mocowana do ścian budynków, a nie do wolno stojących słupów. Tam gdzie nie jest to możliwe, powinny być ustawiane słupy kratownicowe, a nie rurowe. Słupy kratownicowe w mniejszym stopniu mogą zdominować krajobraz ulicy. Wskazane byłoby, wzorem np. Warszawy, ustawianie słupów wykonanych według przedwojennego wzorca, które byłyby dopasowane do historycznej zabudowy. W Łodzi były to słupy kratownicowe z ozdobnymi zwieńczeniami.

UZASADNIENIE
Słupy trakcyjne, szczególnie wśród zwartej zabudowy śródmiejskiej bardzo negatywnie wpływają na estetykę przestrzeni miejskiej, przysłaniają elewacje budynków (w szczególności słupy rurowe o dużej średnicy). Rząd słupów ustawionych na wąskiej ulicy staje się dominującym jej elementem. Ponadto słupy usytuowane na wąskich chodnikach Śródmieścia poważnie utrudniają ruch pieszych (na szczęście na razie dotyczy to pojedynczych miejsc, np. skrzyżowanie ul. Legionów i Gdańskiej, ale w przygotowanych przez ZDiT warunkach przetargów na przygotowanie dokumentacji projektowej na przebudowę ul. Legionów i Kopernika znalazły się wymogi usunięcia wszystkich przytwierdzeń sieci trakcyjnej do budynków i przeniesienia ich na słupy rurowe).

RYZYKO I KOSZTY
Możliwy jest konflikt z właścicielami budynków, ale zastosowanie odpowiednich tłumików drgań sieci trakcyjnej, umieszczonych na linach nośnych minimalizuje oddziaływanie sieci trakcyjnej na budynek.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Podczas remontów sieci trakcyjnej zachowywanie istniejących mocowań do budynków oraz wymiana słupów rurowych na kratownicowe.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Środki z budżetu miasta, będące w dyspozycji ZDiT na utrzymanie i remonty infrastruktury tramwajowej

---

KOD 10: INNE

TEMAT

Zrównoważony rozwój miasta

TREŚĆ

1. System transportowy miasta jest jego krwioobiegiem, więc wymaga KOMPLEKSOWEGO rozwiązania, a nie zakładania bypasow to tu, to tam, bo taka chaotyczna terapia bardziej zaszkodzi niż pomoże.
2. Absolutnym priorytetem przy owej kompleksowej koncepcji powinno być maksymalne pozbycie się tranzytu z obszaru miasta i wypchnięcie go na obwodnice. Aktualnie największym zagrożeniem zdrowotnym dla mieszkańców miast jest właśnie transport samochodowy i należy podjąć szereg działań, aby ruch kołowy ograniczać, a mieszkańców chronić przed jego zgubnymi skutkami, szczególnie w dzielnicach mieszkaniowych. Tranzytu bezwarunkowo i w ogóle nie wpuszczać do miasta. Przyjazny, dobrze zorganizowany transport publiczny, rozbudowa ścieżek rowerowych powinny zastąpić pomysły budowania autostrad w mieście.
3. Łódź w wielu fragmentach przypomina miasto tuż po zakończonej klęską wojnie, więc w pierwszym rzędzie należy zrobić solidną inwentaryzację dróg już istniejących i po prostu je NAPRAWIĆ, zmodernizować, utwardzić, załatać dziury, naprawić chodniki (i to po położeniu wodociągu i kanalizacji, nie odwrotnie:)
4. Nowe inwestycje powinny powstać TYLKO tam, gdzie są potrzebne dla rozwoju terenu, a nie tam, gdzie zdewastują nieliczne w naszym mieście w miarę estetyczne, pełne zieleni i przyjazne mieszkańcom osiedla mieszkaniowe. Pomysł budowania przerysowanego w formie i treści kompleksu drogowego na osiedlu Radogoszcz to przykład wysoce szkodliwej megalomanii drogowców, który jeszcze jedną dzielnicę Łodzi przekształci w poszatkowane niepotrzebnymi drogami, zatrute spalinami miejsce nie nadające się do mieszkania. Za to podobne do reszty powoli gnijącego miasta. Łódź musi być skomunikowana z trasa S14, ale idealnym miejscem na te inwestycje są tereny Teofilowa Przemysłowego i niepojętym jest fakt, ze właśnie tam jej nie zlokalizowano. Jeśli zakładamy (optymistycznie)ze wokół tej drogi mogą w przyszłości powstać centra logistyczne to tylko tamte tereny mają potencjał i szansę na taki rozwój. Sam pomysł budowania drogi i to 6 pasmowej (po co takie gabaryty?) w wąskim pasie pomiędzy gęsto zaludnionymi osiedlami jest nieakceptowalny i nic dziwnego, że doprowadził do kolejnego protestu „drogowego" w mieście. Epidemia owych protestów powinna skłonić decydentów do poważnej refleksji w kwestii proponowanych mieszkańcom rozwiązań, być może te konsultacje są pierwszą jaskółką takiej refleksji...

Aby zahamować dalszą degradację miasta, należy wszelkie działania, także te transportowe, podporządkować idei miasta przyjaznego mieszkańcom, o zrównoważonym rozwoju, miasta pełnego zieleni, parków i ogrodów, a nie miasta tranzytowego, ziejącego toksycznymi spalinami pędzących tirow.

UZASADNIENIE
Spaliny bardziej zabójcze dla Brytyjczyków niż wypadki
Zanieczyszczenie powietrza związane z ruchem ulicznym powoduje dwukrotnie więcej zgonów niż wypadki drogowe - wynika z badania jakości powietrza w Wielkiej Brytanii.
Eksperci od zanieczyszczeń z amerykańskiej uczelni Massachusetts Institute of Technology, Steve Yim i Steven Barrett, oszacowali, że spaliny powodują w Wielkiej Brytanii prawie 5 tys. przedwczesnych zgonów rocznie. Dodatkowe 2 tys. osób rocznie umiera z powodu zanieczyszczeń spowodowanych ruchem lotniczym - podał serwis BBC News.
Dla porównania w 2010 roku w wypadkach drogowych zginęło w Wielkiej Brytanii około 2 tys. osób.
W sumie badacze oceniają, że zanieczyszczenie powietrza przyczynia się do 19 tys. zgonów rocznie, co nie stoi w sprzeczności z raportem brytyjskiego komitetu ds. medycznych efektów zanieczyszczenia powietrza, który donosił o 29 tys. zgonów w 2008 roku. Prowadzący tamto badanie Fintan Hurley uważa, że różnica wynika z zastosowanej metodologii.
Wnioski naukowców z Massachusetts opisano w magazynie „Environmental Science and Technology".
Choć popularny pogląd głosi, że to fabryki są największym źródłem zanieczyszczeń, badanie pokazuje, że przemysł i energetyka zabija mniej osób niż spaliny ruchu ulicznego. „Samochody i ciężarówki, które emitują spaliny tuż obok miejsc życia i pracy, mają bardziej negatywny wpływ" - uważa główny autor pracy dr Steven Barrett.
Zdaniem badaczy aż 7 tys. zgonów powodują zanieczyszczenia płynące z kontynentu. W samym Londynie naukowcy doliczyli się 960 zgonów z powodu „europejskich" zanieczyszczeń na 3,1 tys. tam oszacowanych. Jednak ta „międzynarodowa wymiana" nie działa w jedną stronę. Emisje Wielkiej Brytanii przyczyniają się z kolei do ponad 3 tys. zgonów w Europie.
- Szacujemy, że przedwczesna umieralność kosztuje Wielką Brytanię co najmniej 6 miliardów funtów rocznie - powiedział dr Barrett.
Wielkiej Brytanii grożą obecnie kary ze strony Unii Europejskiej za kilkukrotne naruszenie standardów związanych z jakością powietrza. Badacze mają w związku z tym pewne pomysły - proponują m.in. usprawnienie transportu publicznego.

TEMAT

Zasady polityki transportowej miasta

TREŚĆ
„System transportowy w Łodzi należy kształtować zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju, która zakłada uzyskanie takiego podziału zadań między transport zbiorowy podziału zadań między transport zbiorowy i indywidualny, że złagodzone zostaną trudności w funkcjonowaniu systemu transportowego i uciążliwości dla środowiska powodowane przez nadmierny wzrost ruchu samochodowego. Stosunek do samochodu i transportu zbiorowego zależeć będzie od charakteru obszaru. W centrum miasta i niektórych innych obszarach (strefa I) priorytet mieć będzie transport zbiorowy i ruch pieszy. Ruch samochodowy winien być ograniczony, a w niektórych obszarach i na wybranych ciągach wyeliminowany. Na innych obszarach o intensywnej zabudowie (strefa II) przy zachowanym priorytecie transportu zbiorowego pozostawiona będzie większa swoboda użytkowania samochodu. W obszarach peryferyjnych o małej gęstości zabudowy (strefa III) układ drogowy i podaż parkingów dostosowane będą do potrzeb wynikających z prognoz motoryzacji, jednak przy zapewnieniu wysokiej jakości transportu zbiorowego łączącego tę strefę z centrum miasta.
Biorąc pod uwagę ograniczone środki finansowe w okresie najbliższych lat uwaga skupiona będzie na bardziej efektywnym wykorzystaniu istniejącej infrastruktury i urządzeń oraz rehabilitacji zdegradowanych elementów systemu transportu i takiej jego modernizacji, aby w ciągu kilku lat radykalnie poprawić jakość transportu zbiorowego. Rozbudowa infrastruktury będzie podejmowana jedynie w tych przypadkach, kiedy istnieje pewność szybkiej realizacji projektu i uzyskania odpowiednich efektów.
Ze względu na związki między miastem Łodzią i otaczającymi ją miastami i gminami należy dążyć do koordynacji planów rozwojowych i funkcjonowania transportu zbiorowego na obszarze całej aglomeracji łódzkiej."

Powyższy tekst to fragment rozdziału II „Polityki transportowej dla miasta Łodzi z 1997 roku”
Dokument ten jest na tyle aktualny i trafnie określający założenia systemu transportowego miasta, że w mojej ocenie powstające Studium winno być z nim zgodne.

TEMAT

Planowanie urbanistyczne a system transportowy miasta

TREŚĆ

a) stymulowanie koncentracji miejsc pracy, usług oraz budownictwa mieszkaniowego o dużej intensywności w centrum i obszarach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym, w bezpośredniej bliskości przystanków transportu szynowego (kolej, tramwaj)

b) stymulowanie przemieszania funkcji (mieszkaniowych, pracy, usług, rekreacji) w celu ograniczenia potrzeby podróżowania na większe odległości i stworzenia możliwości osiągnięcia celu podróży pieszo lub rowerem,

c) uwzględnienie w projektowaniu urbanistycznym i architektonicznym potrzeb ruchu pieszego i rowerowego, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojść do przystanków transportu zbiorowego,

d) wprowadzenie i egzekwowanie (przy wydawaniu pozwoleń na budowę) normatywu parkingowego, ustalającego minimalną (w strefach II i III) i dopuszczalną (w strefie I) liczbę miejsc parkingowych, którą musi zapewnić na swoim terenie inwestor,

e) rezerwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego, w bezpośrednim sąsiedztwie peryferyjnych przystanków transportu zbiorowego, terenów na parkingi w systemie Park and Ride (zaparkuj i jedź transportem publicznym),

f) rezerwowanie pasów terenu na niezbędne arterie drogowe, w tym umożliwiające wyprowadzenie ruchu ciężkiego i tranzytowego poza obszar centralny i tereny intensywnie zabudowane.

UZASADNIENIE
Powyższe działania pozwolą na kształtowanie rozwoju miasta w taki sposób, aby minimalizować nakłady na system transportowy oraz przeciwdziałać negatywnym trendom (wzrost ilości przejazdów samochodami osobowymi kosztem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego, wzrost hałasu, zanieczyszczenie środowiska)..

TEMAT

Zlikwidować tranzyt przez miasto

TREŚĆ
Aktualnie ruch tranzytowy przez Łódź powoduje to, że średnio miesięcznie kierowca pokonujący ok. 10 km. dziennie drogi stoi w korkach ponad 4,5 godziny, zaś w ciągu roku ponosi z tego tytułu stratę w wysokości ok.1490,-zł. wg badań przeprowadzonych przez profesjonalną pracownię ruchu drogowego m.in. na terenie 7 większych miast w Polsce. Ten problem stania w korkach jest znacznie poważniejszy na Al. Włókniarzy, bowiem tutaj przebiega ruch tranzytowy drogą krajową Nr.1 północ - południe co powoduje już przekroczenie dopuszczalnych norm natężenia hałasu o 50% decybeli wg opracowania specjalisty „Prognozy Zagrożeń Środowiska”, a także znacznych stężeń środków toksykologicznych ze spalin samochodowych (które to dane inwestor czyli ZDiT utajnia i nie dokumentuje mimo zgłaszanych uwag i protestów mieszkańców), a które są w swych skutkach nadzwyczaj szkodliwe dla zdrowia i życia mieszkańców zamieszkałych w okolicach przebiegu dróg komunikacyjnych.

Podkreślić należy, zanieczyszczenie powietrza związane z ruchem ulicznym powoduje dwukrotnie więcej zgonów niż wypadki drogowe. Dla trasy Al. Włókniarzy i tranzytowej okolicy osiedlowej Dzielnicy Radogoszcz problem ten potęguje się w związku z projektowaną budową

łącznika 6 pasmowej drogi do trasy szybkiego ruchu S-14, który przebiegać będzie w bezpośredniej odległości od okien domów Osiedli Mieszkaniowych Radogoszcz Zachód i Osiedla Radogoszcz Liściasta B. Toteż wpuszczenie dodatkowego tranzytu ruchu samochodowego z trasy S-14 nie w obwodnicę miasta, lecz bezpośrednio w arterię miejską tj. w Al. Włókniarzy spowoduje jej całkowite zakorkowanie i zwielokrotnienie zagrożeń ludności w związku z przekroczonym hałasem i spalinami tak szkodliwymi dla życia i zdrowia mieszkańców Łodzi. Jest to tym bardziej skandaliczne, że inwestor czyli ZDiT w Łodzi dopuszcza się świadomego łamania przepisów $12 ust.2 Uchwały Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 31.03.2010r. w sprawie konsultacji społecznych o czym był informowany na spotkaniach z częścią mieszkańców wokół przebiegu projektowanej drogi jw., a nadto Uchwały Rady Miejskiej w Łodzi Nr XLIV/837/2000 z 19.VII.2000 o miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego dla części obszaru m. Łodzi położonego w rejonie ulic Al. Włókniarzy i ul. Liściastej Rozdz. II $4ust.3 p.2 gdzie wyklucza się inwestycje szczególnie szkodliwe dla środowiska lub mogących pogorszyć stan środowiska określonych w Rozporządzeniu Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 14.VII.1998 w sprawie określenia rodzajów inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi albo mogących pogorszyć stan środowiska oraz wymagań, jakimi powinny odpowiadać oceny oddziaływania na środowisko tych inwestycji /Dz.U.Nr.93 poz.589/ w formie wbudowanej w budynki mieszkalne lub w formie obiektów integralnie z nimi związanych.

TEMAT

Tranzyt w mieście

TREŚĆ
Infrastruktura drogowa:
W związku z obecnymi planami, a także realizowanymi przedsięwzięciami, grozi nam przekształcenie Łodzi w miasto tranzytowe -w tym – co najgorsze – dla trasy nr 1 w Polsce. Gdyby zrealizowano dodatkowo sześciopasmowy łącznik – przedłużenie Al. Włókniarzy od osiedla Radogoszcz do S-14, wtedy możemy mieć pewność, że większość tranzytu pójdzie przez miasto, jeszcze bardziej korkując Aleję w dzień i wprowadzając nieznośny hałas, spaliny etc. TIR-ów podróżujących nocą

TEMAT

Tranzyt w mieście

TREŚĆ
W związku z obecnymi planami rozbudowy infrastruktury drogowej chcę zwrócić uwagę na realne zagrożenie związane z wpuszczaniem tranzytu do Łodzi. Obecnie zaplanowano szereg poważnych inwestycji drogowych m.in. budowa trasy Łódź-Górna, przebudowa i wydłużenie ul. Wojska Polskiego czy przebudowa al. Włókniarzy (łącznik al. Włókniarzy z S-14). W momencie gdyby okazało się, że przejazd obwodnicą Łodzi jest płatny (a nie mamy pewności, że nie będzie) taki układ komunikacyjny sprzyja ściągnięciu do miasta ruchu tranzytowego, szczególnie w nocy kiedy natężenie ruchu jest małe i kierowcy tirów mogą swobodnie poruszać się po mieście. Rozumiem ze obecna sytuacja transportowa miasta wymaga inwestycji. Postuluję jednak ich rozważne przemyślenie. Ściągnięcie bowiem dodatkowego tranzytu byłoby najgorsza katastrofą dla Łodzi.

TEMAT

Brak strony internetowej na której można zgłaszać propozycje i uwagi dotyczące funkcjonowania transportu samochodowego w Łodzi

TREŚĆ
Jawimy się jako społeczeństwo informacyjne. Natomiast w Łodzi nie znam miejsca gdzie będę miał dwustronną wymianę informacji mieszkaniec Łodzi<->urząd. Nie chodzi mi tutaj o wysyłanie

listów pocztą polska z uwagami ale o stronę internetową gdzie będę mógł zgłosić ciekawe pomysły i rozwiązania i uzyskać na nie odpowiedź.

UZASADNIENIE
W chwili obecnej mogę jedynie napisać e-mail do urzędów różnych szczebli czy do zarządów dróg pozostających często bez odpowiedzi. Nie ma za to medium takiego jak forum internetowe, gdzie mogę porozmawiać z urzędnikami bezpośrednio zajmującymi się drogami i zaproponować ciekawe rozwiązania.

RYZYKO I KOSZTY
Nie widzę tutaj negatywnych skutków.

SZCZEGÓŁY WDROŻENIA
Szczegóły do dopracowania w dalszym toku prac.

ŹRÓDŁA FINANSOWANIA
Forum internetowe np.: przy UMŁ.

TEMAT *(brak)*

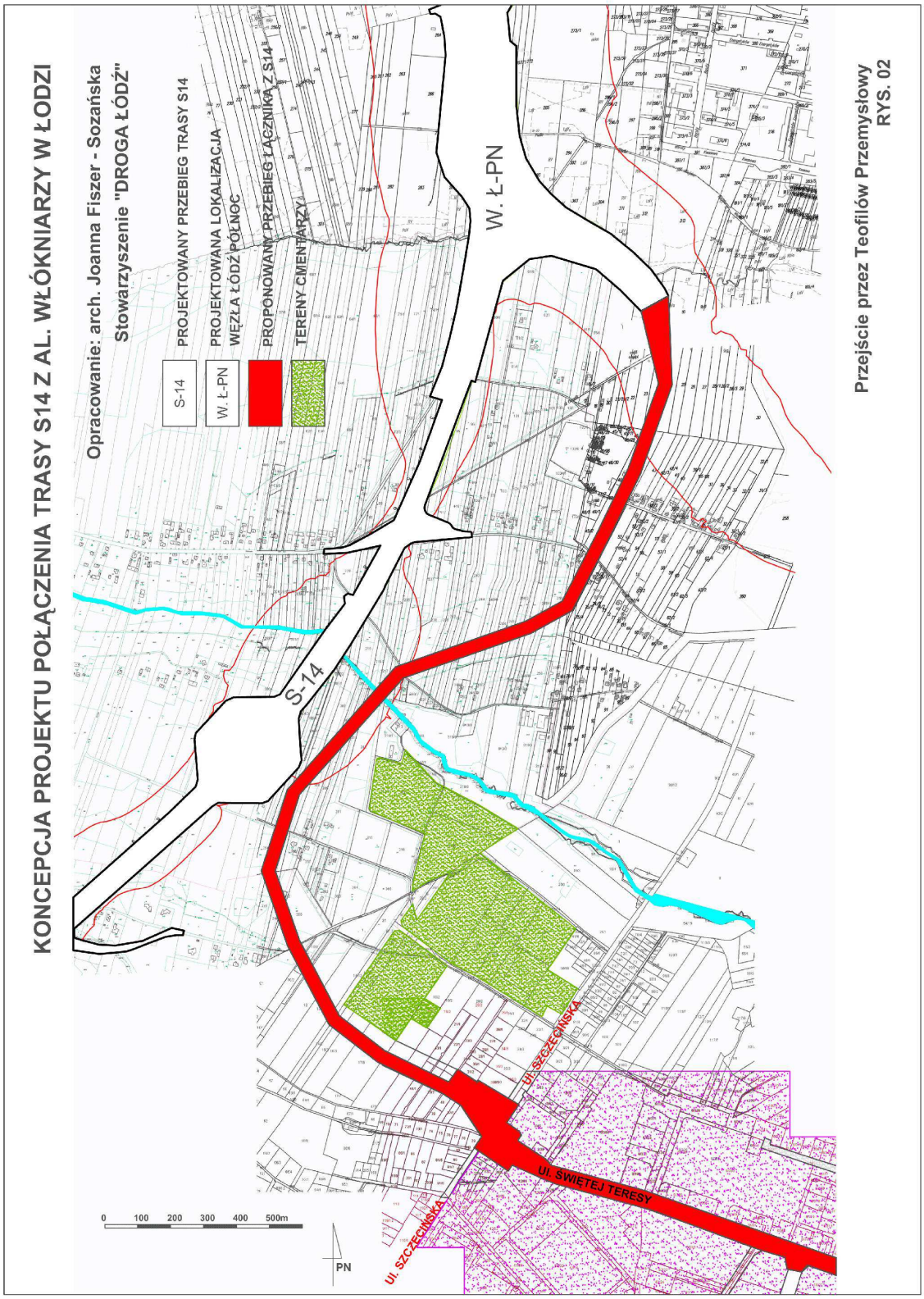
TREŚĆ
Wnoszę, aby planowanie zmian komunikacyjnych miasta po stronie kosztów – jasno określało tzw. koszty społeczne tj. wpływ na zdrowie i jakość życia mieszkańców, zarówno najbliższego otoczenia dróg jak reszty miasta. Dodatkowo – plany winny być budowane realnie alternatywnie (a nie z opcją pięć centymetrów w prawo lub lewo) I na koniec – chciałbym kiedyś zobaczyć taką strukturę planów, która mówi też o przyszłych kosztach eksploatacji i utrzymania. Budujemy nowe gdy nie stać nas na utrzymanie tego co mamy.

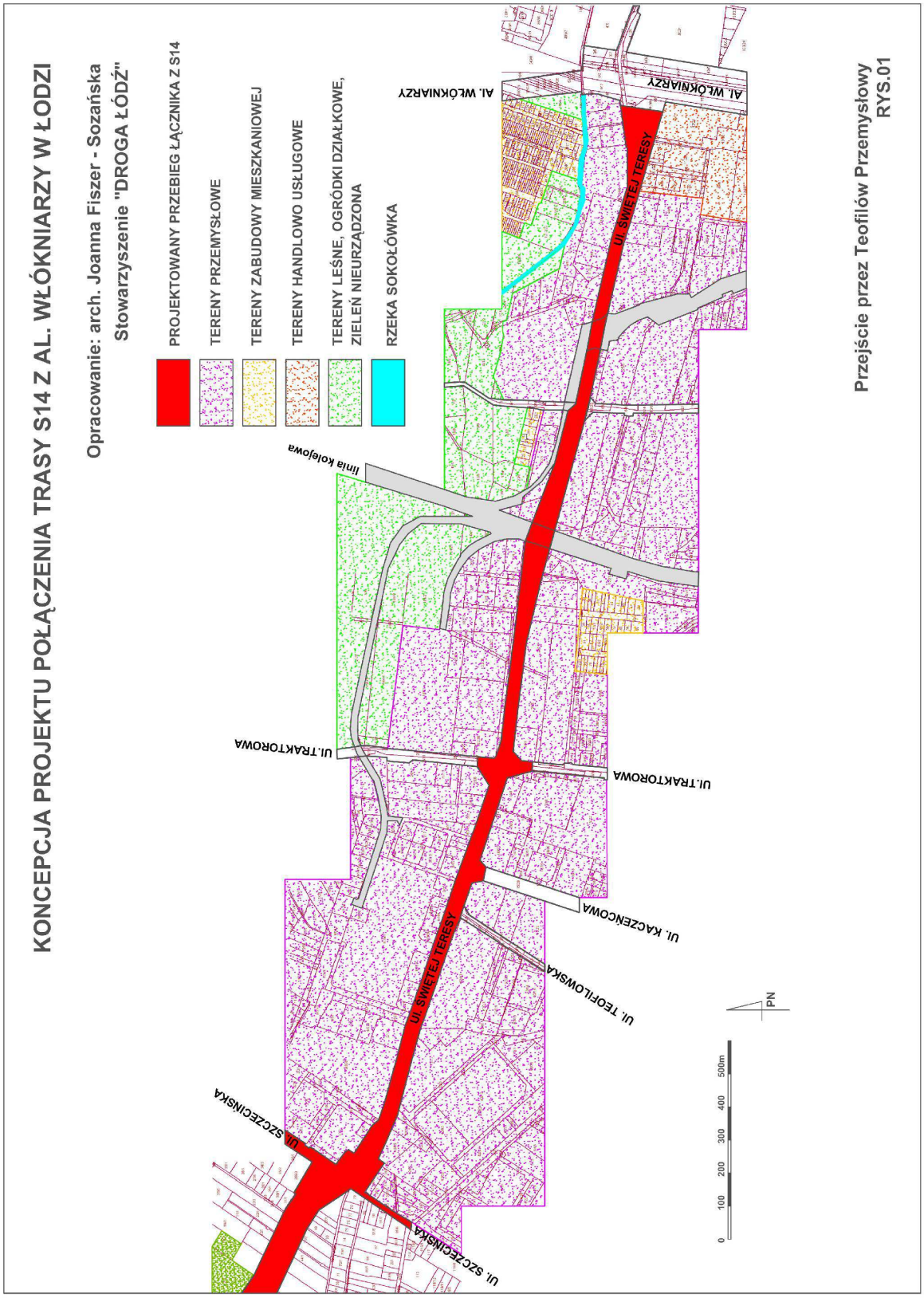
TEMAT *(brak)*

TREŚĆ

- budowa obiektu sportowego na osiedlu Olechów (np. basen- kryty lub otwarty), z którego korzystaliby mieszkańcy Osiedla Olechów, Andrzejów, Widzew, Bedoń, Feliksin, Wiączyń, i inne.
- prośba o wykazanie większej dbałości wobec peryferiów miasta, m.in. Andrzejowa, którego mieszkańcy czują się nieustannie pomijani w planowanych inwestycjach i naprawach (brak utwardzonych nawierzchni dróg, brak chodników, brak obiektów sportowo-kulturalnych,)

Załącznik do wniosku ze strony 7




KONCEPCJA PROJEKTU POŁĄCZENIA TRASY S14 Z AL. WŁÓKNIARZY W ŁODZI
Opracowanie: arch. Joanna Fiszer - Sozańska
Stowarzyszenie "DROGA ŁÓDŹ"
PROJEKTOWANY PRZEBIEG ŁĄCZNIKA Z S14
TERENY PRZEMYSŁOWE
TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ
TERENY HANDLOWO USŁUGOWE
TERENY LEŚNE, OGRÓDKI DZIAŁKOWE, ZIELEŃ NIEURZĄDZONA
RZEKA SOKOŁÓWKA
Przejście przez Teofilów Przemysłowy
RYS.01
AL. WŁÓKNIARZY
UL. ŚWIĘTEJ TERESY
linia kolejowa
UL.TRAKTOROWA
UL. KACZENCOWA
UL. TEOFILOWSKA
UL. SZCZECIŃSKA
PN
0
100
200
300
400
500m