

Załącznik Nr 2
do zarządzenia Nr /VI/12
Prezydenta Miasta Łodzi
z dnia 2012 r.

**Formularz konsultacyjny dotyczący wyboru wariantu koncepcji
rozbudowy i budowy Trasy Górna Etap III na odcinku od ulicy Rzgowskiej
do ulicy Konstytucyjnej z analizą podłączenia do węzła Romanów na autostradzie A1.**

Zgodnie z uchwalonym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi” przyjętym uchwałą Nr XCIX/1826/10 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 27 października 2010 r., projektowany odcinek Trasy Górna Etap III jest całkowicie nowym przebiegiem mającym stanowić fragment III obwodnicy międzydzielnicowej.

Wariant 1

Projektowana trasa ma swój początek na planowanym dwupoziomowym węźle zlokalizowanym na istniejącej drodze krajowej DK1 (ul. Rzgowska) w miejscu istniejącego skrzyżowania ul. Rzgowskiej z ul. Ustronną. W ramach opracowywanej koncepcji projektowana trasa ma parametry trasy GP 2/3 i stanowi wylot węzła w kierunku wschodnim.

Początkowo projektowana trasa ma dwie jezdnie o przekroju ulicznym szerokości 2x7,20 m z pasem dzielącym między jezdniami o szerokości 2,50 m. Wzdłuż trasy głównej po obu stronach będą dwupasowe drogi zbiorcze o szerokości jezdni wynoszącej 7,20 m oddzielone od jezdni trasy głównej pasem zieleni o szerokości 3,50 m z poboczymi gruntowymi o szerokości min. 1,50 m. Drogi te spełniają rolę dwupasowych łącznic jednokierunkowych, umożliwiających skomunikowanie projektowanej trasy z drogą krajową DK1 (ul. Rzgowska).

Projektowana trasa będzie przebiegać przez tereny rolne i pastwiska w kierunku wschodnim, równoległe do południowej granicy miasta w odległości ok. 20 m od ul. Zagłoby w gminie Rzgów.

Planowane jest przejście trasą główną nad ul. Nowe Góry poprzez wiadukt drogowy umożliwiający przejazd ul. Nowe Góry stanowiącą ważną lokalną trasę komunikacyjną, pod projektowaną trasą. Na tym obszarze dostęp do pól zapewniony jest od zachodu od strony ul. Bieszczadzkiej i ul. Nowe Góry oraz od wschodu od strony ul. Bronisin.

Ze względu na istniejący układ drogowy i lokalizację budynków przyległych do ul. Bronisin, projektowane jest przejście trasy górą na wiadukcie nad ul. Bronisin i dalej po śladzie istniejącej ul. Bronisin. W odległości ok. 30 m na północ od zabudowań na posesji przy ul. Bronisin 59 projektowana trasa będzie na wiadukcie drogowym nad ul. Bronisin. Na odcinku ok. 330 m przebieg trasy pokrywa się z istniejącym śladem ul. Bronisin, toteż konieczna jest jej przebudowa. Planowana jest lokalizacja ul. Bronisin po północnej stronie trasy. Na obszarze sąsiadującym z ul. Bronisin projektowana trasa będzie po prostej o długości ok. 560 m w środku odległości pomiędzy istniejącym niewielkim zbiornikiem wodnym a zabudowaniami na posesji przy ul. Bronisin 52. Tutaj projektowana trasa skręca w prawo. Dojazd do pól zlokalizowanych na tym obszarze w sąsiedztwie trasy po jej południowej stronie zapewnia ul. Paprociowa i ul. Brójecka.

Koncepcja przewiduje przebieg ul. Brójeckiej górą poprzez wiadukt nad projektowaną trasą. Przebieg trasy przez planowane skrzyżowanie ul. Brójeckiej i drogi dojazdowej planowanej na działce 243/7 uniemożliwi włączenie tej drogi do wydzielonych działek o numerach 243/3, 243/4, 243/5, 243/6, 243/8, 243/9, 243/10, 243/11.

Na końcowym odcinku projektowana trasa biegnie po prostej, aż do końca zlokalizowanego w miejscu istniejącego skrzyżowania z ul. Św. Rafała Kalinowskiego zlokalizowanego na granicy miasta Łódź, gminy Rzgów i Brójce.

W ramach opracowywanej koncepcji istniejące skrzyżowanie ulegnie przebudowie. W jego miejscu projektowane jest rondo.

Przebieg projektowanej trasy związany jest z podziałem i przejęciem własności działek, na których zlokalizowana jest trasa. Dla tego wariantu przebiegu drogi nie przewiduje się przeprowadzania wyburzeń istniejących budynków.

Całkowita długość projektowanej trasy to 5600,47 m.

Wariant 2

Projektowana trasa ma swój początek na planowanym dwupoziomowym węźle zlokalizowanym na istniejącej drodze krajowej DK1 (ul. Rzgowska) w miejscu istniejącego skrzyżowania ul. Rzgowskiej z ul. Ustronną. W ramach opracowywanej koncepcji projektowana trasa ma parametry trasy GP 2/2 i stanowi wylot węzła w kierunku wschodnim.

Początkowo projektowana trasa ma dwie jezdnie o przekroju ulicznym szerokości 2x7,20 m z pasem dzielącym między jezdniami o szerokości 2,50 m. Wzdłuż trasy głównej po obu stronach będą dwupasowe drogi zbiorcze o szerokości jezdni wynoszącej 7,20 m oddzielone od jezdni trasy głównej pasem zieleni o szerokości 3,50 m z poboczami gruntowymi o szerokości min. 1,50 m. Drogi te spełniają rolę dwupasowych łącznic jednokierunkowych, umożliwiających skomunikowanie projektowanej trasy z drogą krajową DK1 (ul. Rzgowska).

Projektowana trasa biegnie przez tereny rolne i pastwiska w kierunku wschodnim, równolegle do południowej granicy miasta w odległości ok. 50 m od ul. Zagłoby w gminie Rzgów.

Ponieważ lokalizacja projektowanej trasy odcina dostęp do pól i pastwisk od strony południowej, tj. od ul. Zagłoby, to wzdłuż trasy, po jej północnej stronie projektowana jest droga dojazdowa z jezdnią o szerokości 5,0 m i obustronnymi poboczami gruntowymi 2x0,75 m. Droga ta włączona jest z zachodu do układu drogowego węzła na DK1 (ul. Rzgowska), a od wschodu do ul. Nowe Góry.

Projektowana infrastruktura drogowa kilkakrotnie przecina istniejące rowy odwadniające tereny rolne i pastwiska, toteż konieczne jest dostosowanie przebiegu tych rowów do nowego zagospodarowania terenu.

W km ok. 1+600 zlokalizowany jest dwupoziomowy węzeł drogowy z ul. Konstytucyjną. Od strony północnej jest to węzeł typu „karo” z łącznicami bezpośrednimi dla prędkości projektowej $V_p=60\text{km/h}$. Planowane jest przejście trasą główną nad ul. Nowe Góry poprzez wiadukt drogowy umożliwiający przejazd ul. Nowe Góry pod projektowaną trasą. Na tym obszarze dostęp do pól zapewniony jest od zachodu od strony ul. Bieszczadzkiej i ul. Nowe Góry oraz od wschodu od strony ul. Bronisin. Ze względu na istniejący układ drogowy i lokalizację budynków przyległych do ul. Bronisin,

projektowane jest przejście trasy górą na wiadukcie nad ul. Bronisin i dalej równolegle do istniejącego przebiegu ul. Bronisin po jej północnej stronie. Bezpośrednio przy zabudowaniach przy ul. Bronisin 51 projektowana trasa będzie w murach oporowych ograniczających zasięg terenu.

Dojazd do pól zlokalizowanych na tym obszarze w sąsiedztwie trasy po jej południowej stronie zapewnia ul. Paprociowa i ul. Brójecka.

Dojazd do pól zlokalizowanych po północnej stronie trasy zapewni projektowana droga dojazdowa z jezdnią o szerokości 5,0 m i obustronnymi poboczami gruntowymi 2 x 0,75 m, włączona do ul. Brójeckiej, zlokalizowana wzdłuż trasy. Projektowana droga dojazdowa włączona jest od zachodu do ul. Bronisin na wysokości posesji nr 51, a od wschodu do ul. Brójeckiej w sąsiedztwie planowanego wiaduktu drogowego.

Koncepcja przewiduje przebieg ul. Brójeckiej górą poprzez wiadukt nad projektowaną trasą.

Przebieg trasy przez planowane skrzyżowanie ul. Brójeckiej i drogi dojazdowej planowanej na działce 243/7 uniemożliwi włączenie tej drogi do wydzielonych działek o numerach 243/3, 243/4, 243/5, 243/6, 243/8, 243/9, 243/10, 243/11.

Na końcowym odcinku projektowana trasa będzie po prostej aż do końca zlokalizowanego w miejscu istniejącego skrzyżowania z ul. Św. Rafała Kalinowskiego położonej na granicy miasta Łódź, gminy Rzgów i Brójce.

W ramach opracowywanej koncepcji istniejące skrzyżowanie ulegnie przebudowie. W jego miejscu projektowane jest rondo.

Przebieg projektowanej trasy związany jest z podziałem i przejęciem własności działek, na których zlokalizowana jest trasa. Dla tego wariantu przebiegu drogi nie przewiduje się przeprowadzania wyburzeń istniejących budynków.

Całkowita długość projektowanej trasy to 5625,59 m.

Wariant 3

Projektowana trasa ma swój początek na planowanym dwupoziomowym węźle zlokalizowanym na istniejącej drodze krajowej DK1 (ul. Rzgowska) w miejscu istniejącego skrzyżowania ul. Rzgowskiej z ul. Ustronną. W ramach opracowywanej koncepcji projektowana trasa ma parametry trasy GP 2/3 i stanowi wylot węzła w kierunku wschodnim.

Początkowo projektowana trasa ma dwie jezdnie o przekroju ulicznym szerokości 2x7,20 m z pasem dzielącym między jezdniami o szerokości 2,50 m. Wzdłuż trasy głównej po obu stronach będą dwupasowe drogi zbiorcze o szerokości jezdni wynoszącej 7,20 m oddzielone od jezdni trasy głównej pasem zieleni o szerokości 3,50 m z poboczami gruntowymi o szerokości min. 1,50 m. Drogi te spełniają rolę dwupasowych łącznic jednokierunkowych, umożliwiających skomunikowanie projektowanej trasy z drogą krajową DK1 (ul. Rzgowska).

Projektowana trasa będzie przez tereny rolne i pastwiska w kierunku wschodnim, równolegle do południowej granicy miasta w odległości ok. 30 m od ul. Zagłoby w gminie Rzgów.

Projektowana infrastruktura drogowa przecina istniejący rów odwadniający tereny rolne i pastwiska, toteż konieczne jest dostosowanie przebiegu tego rowu do nowego zagospodarowania terenu.

W km 1+700 zlokalizowany jest dwupoziomowy węzeł drogowy z ul. Konstytucyjną.

Planowane jest przejście trasą główną nad ul. Nowe Góry poprzez wiadukt drogowy umożliwiający przejazd ul. Nowe Góry pod projektowaną trasą. Trasa będzie dalej w nasypie przez tereny polne i pastwiska, aby na końcu łuku poziomego w km ok. 2+500 dotrzeć do zabudowań zlokalizowanych wzdłuż ul. Bronisin. Na tym obszarze dostęp do pól zapewniony jest od zachodu od strony ul. Bieszczadzkiej i ul. Nowe Góry oraz od wschodu od strony ul. Bronisin.

Ze względu na istniejący układ drogowy i lokalizację budynków przyległych do ul. Bronisin, projektowane jest przejście trasy równoległe do istniejącego przebiegu ul. Bronisin po jej południowej stronie. Przekroczenie istniejącej ul. Bronisin ma miejsce bezpośrednio przy zabudowaniach zlokalizowanych na posesji przy ul. Bronisin 59. W celu ograniczenia zasięgu skarp nasypu drogowego zaprojektowano trasę biegnącą tutaj w murach oporowych.

Na obszarze sąsiadującym z ul. Bronisin projektowana trasa będzie po prostej o długości ok. 460 m i przy istniejącym niewielkim zbiorniku wodnym skręca w prawo łukiem poziomym o długości ok. 1130 m. Przebieg trasy zaprojektowano w odległości ok. 50 m od niewielkiego zbiornika wodnego, aby inwestycja drogowa nie ingerowała w środowisko naturalne tutejszych roślin i zwierząt.

Przebieg trasy na tym odcinku wpływa na konieczność wyburzeń budynków gospodarczych i mieszkalnych zlokalizowanych na posesji przy ul. Bronisin 52.

Dojazd do pól zlokalizowanych na tym obszarze w sąsiedztwie trasy po jej południowej stronie zapewnia ul. Paprociowa i ul. Brójecka.

Koncepcja przewiduje przebieg ul. Brójeckiej górą poprzez wiadukt nad projektowaną trasą. Przebieg trasy przez planowane skrzyżowanie ul. Brójeckiej i drogi dojazdowej planowanej na działce 243/7 uniemożliwi włączenie tej drogi do wydzielonych działek o numerach 243/3, 243/4, 243/5, 243/6, 243/8, 243/9, 243/10, 243/11.

Na końcowym odcinku projektowana trasa będzie po prostej aż do końca zlokalizowanego w miejscu istniejącego skrzyżowania z ul. Św. Rafała Kalinowskiego położonej na granicy miasta Łódź, gminy Rzgów i Brójce.

W ramach opracowywanej koncepcji istniejące skrzyżowanie ulegnie przebudowie. W jego miejscu projektowane jest rondo.

Przebieg projektowanej trasy związany jest z podziałem i przejęciem własności działek, na których zlokalizowana jest trasa. Dla tego wariantu przebiegu drogi przewiduje się przeprowadzanie wyburzeń istniejących budynków gospodarczych i mieszkalnych.

Całkowita długość projektowanej trasy to 5601,71 m.

1. Po zapoznaniu się z przedstawionymi powyżej wariantami, proszę zaznaczyć znakiem „X” wybrany przez siebie:

Wariant 1	
Wariant 2	
Wariant 3	

Uzasadnienie

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. Inne propozycje i opinie do przedmiotu konsultacji:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Czytelny podpis (imię i nazwisko) osoby wypełniającej formularz:

.....

Uwaga:

Propozycje i opinie zgłoszone na formularzu konsultacyjnym niepodpisane czytelnie imieniem i nazwiskiem nie będą rozpatrywane.

Dziękujemy za udział w konsultacjach.