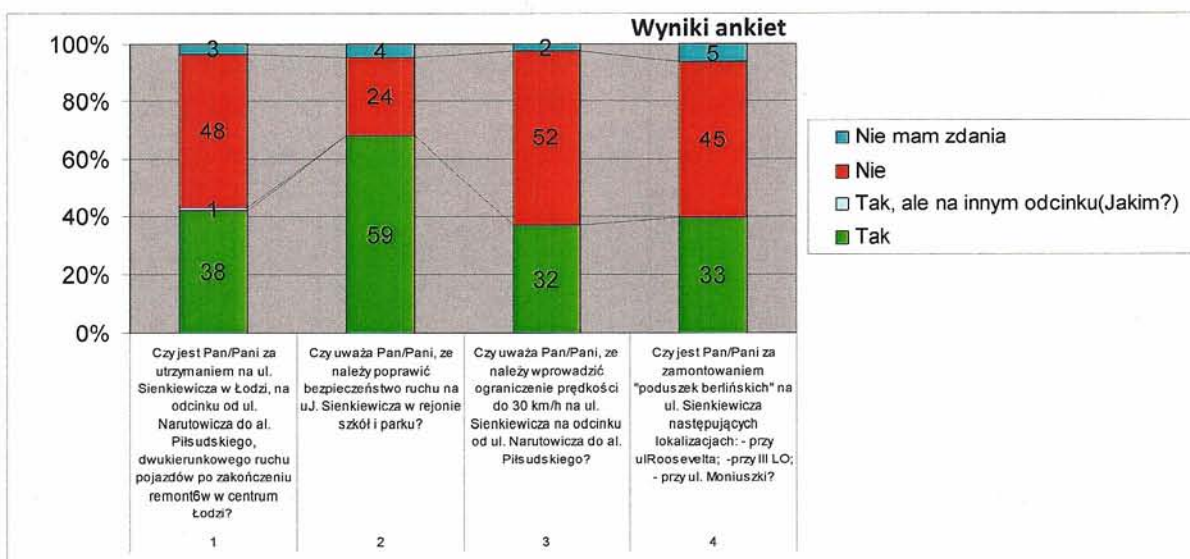
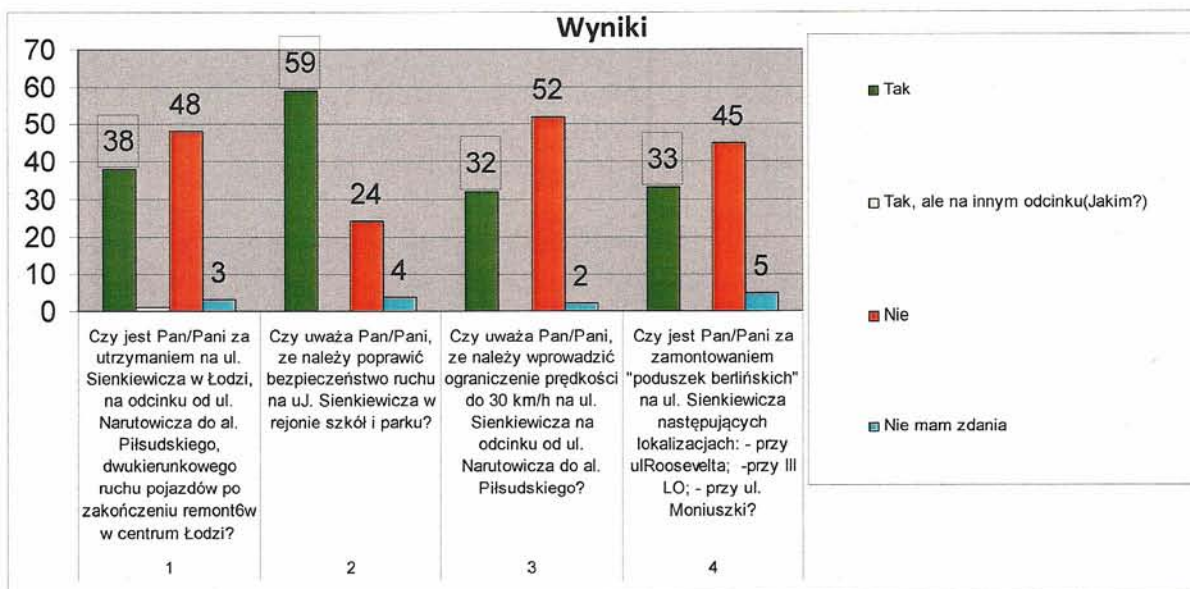


**RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
DOTYCZĄCYCH DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU NA UL. SIENKIEWICZA
NA ODCINKU OD UL. NARUTOWICZA DO AL. PIŁSUDSKIEGO PO
PRZEBUDOWIE UKŁADU DROGOWEGO WOKÓŁ DWORCA ŁÓDŹ
FABRYCZNA.**

1. Zestawienie propozycji i opinii zgłoszonych w trakcie konsultacji przez mieszkańców miasta Łodzi ze stanowiskiem Prezydenta Miasta Łodzi do wszystkich kategorii zgłoszonych propozycji wraz z uzasadnieniem.

Wyniki ankiet

Lp	Pytanie	Tak	Tak, ale na innym odcinku(Jakim?)	Nie	Nie mam zdania	Inne propozycje
1	Czy jest Pan/Pani za utrzymaniem w ul. Sienkiewicza w Łodzi na odcinku od ul. Narutowicza do al. Piłsudskiego, dwukierunkowego ruchu pojazdów po zakończeniu remontów w centrum Łodzi?	38	1	48	2	X
2	Czy uważa Pan/Pani, że należy poprawić bezpieczeństwo ruchu na ul. Sienkiewicza w rejonie szkół i parku?	59	X	24	4	X
3	Czy uważa Pan/Pani, że należy wprowadzić ograniczenie prędkości do 30 km/h na ul. Sienkiewicza na odcinku od ul. Narutowicza do al. Piłsudskiego?	32	X	52	2	X
4	Czy jest Pan/Pani za zamontowaniem „poduszek berlińskich” na ul. Sienkiewicza następujących lokalizacjach: 1) ul. Roosevelta; 2) III Liceum Ogólnokształcącym; 3) ul. Moniuszki?	33	X	45	5	X
5	Inne propozycje i opinie dotyczące przedmiotu konsultacji.	X	X	X	X	55



SZCZEGÓŁOWE PROPOZYCJE MIESZKAŃCÓW		
Lp.	Propozycje i opinie	Stanowisko Prezydenta Miasta Łodzi wraz z uzasadnieniem
1	Budowa dodatkowych miejsc parkingowych w centrum w celu ułatwienia dojazdu i dostępu do firm tam funkcjonujących oraz do ul. Piotrkowskiej.	Po przebudowie trasy W-Z ZDiT przeanalizuje zgłoszoną propozycję.
2	Budowa parkingów np. wielopoziomowych w okolicach ul. Sienkiewicza / ul. Nawrot w celu ułatwienia dostępu do firm tam funkcjonujących oraz do ul. Piotrkowskiej.	W ramach przebudowy dworca Łódź-Fabryczna powstanie 960 miejsc parkingowych na parkingu wielopoziomowym zlokalizowanym w rejonie Nowego Centrum Łodzi.
3	Decydujące znaczenie w konsultacjach powinny odgrywać głosy mieszkańców ul. Sienkiewicza oraz firm prowadzących przy niej swoją działalność – te podmioty będą najczęściej korzystały z tej ulicy.	Wyniki konsultacji będą brane pod uwagę w dalszych pracach nad docelową organizacją ruchu na ul. Sienkiewicza.
4	Miasto powinno utworzyć więcej miejsc parkingowych w tym rejonie, celem ułatwienia dotarcia do firm, sklepów i innych instytucji.	Powołana została komisja ds. budowy parkingów wielopoziomowych. Jednym z jej zadań jest określenie lokalizacji takich parkingów. ZDiT przeanalizuje zgłoszoną propozycję.
5	Konieczność budowy parkingów kubaturowych.	
6	Należy pozostawić ul. Sienkiewicza jednokierunkową, jednocześnie zwiększając bezpieczeństwo poprzez ograniczenie prędkości i montaż fotoradaru.	ZDiT przeanalizuje zgłoszoną propozycję razem z Policją.
7	W centrum jest zbyt mało miejsc parkingowych, aby likwidować te istniejące.	W ramach budowy trasy W-Z i zmiany organizacji ruchu na ul. Sienkiewicza zaistniała konieczność likwidacji miejsc parkingowych na ul. Sienkiewicza. ZDiT przeanalizuje możliwość utworzenia dodatkowych miejsc parkingowych w miejscach gdzie szerokość chodnika będzie zezwalać na parkowanie.
8	ZDiT powinien przygotować propozycje dla mieszkańców ul. Sienkiewicza dotyczące utworzenia nowych parkingów.	W ramach aktualizacji studium transportowego ZDiT przygotowuje zgłoszoną propozycję.
9	Zamknięcie lub ograniczenie ruchu na ul. Kilińskiego spowoduje utratę opłacalności prowadzenia działalności gospodarczej przy przedmiotowej ulicy. W konsekwencji dojdzie do dewastacji tej części miasta. Miasto dla mieszkańców czy mieszkańcy dla miasta?	
10	Budowa miejsc parkingowych w centrum miasta – brak możliwości parkowania w okolicy centrum spowoduje „wymieranie” działalności gospodarczej.	
11	Budowa parkingów w centrum, jako alternatywa dla miejsc parkingowych bezpośrednio przy ulicach, inaczej centrum miasta „umrze” – nie będzie przedsiębiorców, klientów, ludzi w centrum miasta.	W ramach przebudowy dworca Łódź-Fabryczna powstanie 960 miejsc parkingowych na parkingu wielopoziomowym zlokalizowanym w rejonie dworca.
12	Ograniczenie ruchu pojazdów na ul. Sienkiewicza ze względu na duży ruch dzieci do szkół i przedszkoli.	W związku z budową trasy W-Z nie ma możliwości ograniczenia ruchu pojazdów do zakończenia przebudowy dworca Łódź-Fabryczna i trasy W-Z. Po zakończeniu inwestycji ZDiT przeanalizuje zgłoszoną propozycję przy współudziale Policji w celu fizycznego wymuszenia na kierujących ograniczenia prędkości.
13	Wyłączyć całkowicie z ruchu ul. Sienkiewicza (od ul. Tuwima do al. Piłsudskiego) – ulica tylko dla mieszkańców, sklepów	W związku z budową trasy W-Z nie ma możliwości ograniczenia ruchu

	i dojazdów do szkół i przedszkoli.	pojazdów.
14	Przywrócić ruch dwukierunkowy na ul. Wólczańskiej, który był wprowadzony, jako alternatywa przejazdu w kierunku południowym przy wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego (w kierunku północnym) na ul. Sienkiewicza.	Parametry drogi nie pozwalają w niektórych miejscach na przywrócenie ruchu dwukierunkowego na ul. Wólczańskiej. ZDiT przeanalizuje zgłoszoną propozycję razem z Policją.
15	Stefa tempo 30 dla całego centrum.	W ZDiT powołano zespół ds. organizacji ruchu w mieście w szczególności w strefie wielkomiejskiej, który wspólnie z Radami Osiedli określi obszary ulic z tempem 30.
16	Na rogu ul. Sienkiewicza i ul. Tuwima powinny być zlokalizowane przystanki dotychczas wsunięte w głąb ulic, aby umożliwić przesiadanie się. Dodatkowo przystanki powinny pojawić się na ul. Tuwima przy ul. Piotrkowskiej i na ul. Sienkiewicza przy ul. Narutowicza.	Propozycja zostanie rozpatrzona na kolejnym posiedzeniu komisji przystankowej ZDiT.
17	Ustalenie zakazu ruchu z wyłączeniem wjazdów docelowych dla potrzeb uprzywilejowania transportu szynowego na ul. Kilińskiego na odcinku od ul. Narutowicza do al. Piłsudskiego w sytuacji wprowadzenia na stałe ruchu dwukierunkowego na ul. Sienkiewicza.	Aktualizacja systemu transportowego, oraz zakończenie budowy trasy W-Z i Nowego Centrum Łodzi uzasadni zgłoszoną propozycję.
18	Wprowadzenie drogi rowerowej na konsultowanym odcinku ul. Sienkiewicza.	Przy dwukierunkowej organizacji ruchu na ul. Sienkiewicza oraz występowaniu na niej tras transportu zbiorowego nie ma możliwości wyznaczenia drogi rowerowej ze względu na szerokość pasa jezdni.
19	Rozważyć możliwość wprowadzenia ruchu dwukierunkowego tam, gdzie jest to możliwe. Na pewno usprawniłoby to ruch samochodowy w istotny sposób. Ponadto, bardzo brakuje miejsc parkingowych.	ZDiT przeanalizuje zgłoszoną propozycję przy współudziale Policji.
20	Budowa piętrowych parkingów w śródmieściu.	W ramach przebudowy dworca Łódź-Fabryczna powstanie 960 miejsc parkingowych na parkingu wielopoziomowym zlokalizowanym w rejonie Nowego Centrum Łodzi.
21	Likwidacja sygnalizacji świetlnej i wprowadzenie azylu dla pieszych przy III LO. Obecnie czasem samochody stoją w korku a piesi mają czerwone albo samochody muszą stać, gdy wszyscy piesi już przeszli.	Sygnalizacja świetlna na omawianym przejściu jest akomodacyjna wzbudzana przez pieszych. Nie ma możliwości likwidacji sygnalizacji świetlnej, aby zachować bezpieczne przejście uczniów do szkoły i dzieci do parku.
22	Bezpieczeństwo wydatnie zwiększyłby montaż wyniesionego przejścia dla pieszych na wysokości pl. Komuny Paryskiej oraz zwężenie pasów do 3,5 m np. poprzez wyznaczenie osobnych pasów dla rowerów. Wyloty skrzyżowań należy zawęzić.	Budowa wyniesionego przejścia dla pieszych przy Pl. Komuny Paryskiej będzie możliwa po zabezpieczeniu środków w budżecie i zakończeniu budowy trasy W-Z.
23	Konieczna wydaje się zmiana części przebiegu trasy linii autobusowej MPK nr 57 z ul. Kilińskiego, która wg nowej koncepcji ma być ulicą z uspokojonym ruchem kołowym i priorytetem dla tramwajów oraz przeniesienie jej na ul. Sienkiewicza od ul. Narutowicza do al. Piłsudskiego w kierunku południowym. Ułatwi to pasażerom MPK dostęp do ul. Piotrkowskiej z północnej części miasta.	Aktualizacja systemu transportowego, oraz zakończenie budowy trasy W-Z i Nowego Centrum Łodzi uzasadni zgłoszoną propozycję.
24	Likwidacja parkingu w rejonie Urzędem Miasta – parking powinien być ogólnodostępny.	Nie przewiduje się zmian organizacyjnych w dostępności

		parkingu przed Urzędem Miasta.
25	Udostępnienie parkingu pod budynkiem Komendy Miejskiej Policji oraz przed kościołem Jezuitów.	Parking przed Komendą Miejską Policji jest własnością Skarbu Państwa we władaniu Komendy Wojewódzkiej Policji. Udostępniony jest interesantom Policji. Teren przed kościołem nie jest pasem drogowym.
26	Zniesienie abonamentu parkingowego na czas remontów.	Na czas remontów ulice są przekazywane wykonawcą i jest to teren budowy, który jest o ograniczonym dostępie. Zasady bezpłatnego parkowania określone są w uchwale Rady Miejskiej Nr XLVII/902/12.
27	Nie zabezpieczanie miejsc parkingowych przy wydawaniu pozwoleń na budowę budynków mieszkalnych.	Pozwolenie na budowę wydaje Wydział Urbanistyki i Architektury. ZDiT przekazał propozycję w/w Wydziałowi.
28	Pozostawienie na ul. Sienkiewicza ruchu dwukierunkowego przy zawężeniu pasów ruchu do 3 m i wyznaczeniu miejsc postojowych wzdłuż krawędzi jezdni.	Ze względu na szerokość jezdni oraz komunikację autobusową i zapewnienie bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych wzdłuż krawędzi jezdni.
29	Zamknięcie ul. Kilińskiego oraz obawa przed znacznym zwiększeniem ruchu na ul. Sienkiewicza w momencie ograniczenia ruchu na ul. Kilińskiego.	Aktualizacja systemu transportowego pozwoli na przeanalizowanie przez ZDiT zgłoszonej propozycji.
30	Zarzut o brak alternatywnych miejsc parkingowych, powinny powstać parkingi przynajmniej jednopoziomowe.	Powołana komisja ds. budowy parkingów wielkogabarytowych, jednym z jej zadań jest określenie lokalizacji takich parkingów. Przy dworcu Łódź Fabryczna powstanie parking na 960 miejsc postojowych.
31	Propozycja rozpatrzenia budowy parkingu przy ul. Sienkiewicza 75 oraz Sienkiewicza/Tuwima.	Teren przy ul. Sienkiewicza 75 jest w użytkowaniu administracji mieszkaniowej. Nie ma możliwości wybudowania parkingu ogólnie dostępnego.
32	Propozycja: autobusy na tory a nie buspasy.	Obecne przepisy nie uwzględniają łączenia transportu szynowego z kołowym, co powoduje, że nie w każdej lokalizacji można połączyć transport szynowy z kołowym. Na dzień dzisiejszy nie przewidujemy tworzenia nowych buspasów, jeśli w przyszłości zajdzie konieczność to będziemy je wyznaczać.
33	Propozycja zorganizowania ponownego spotkania z lepszym przygotowaniem oraz zaproszenia przedstawicieli MPK.	W przypadku zorganizowania następnych konsultacji zaprosimy na nie przedstawicieli MPK.
34	Propozycja: a. należy przygotować projekt modernizacji ul. Sienkiewicza na odcinku al. Piłsudskiego - Narutowicza zwiększającej bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu udostępniający ją dla ruchu rowerowego poprzez ewentualne wydzielenie miejsca dla ruchu rowerowego na jezdni (pasy rowerowe) lub wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h oraz zmniejszający jej uciążliwość (poziom hałasu), zwiększający estetykę i ilość zieleni (niskiej zieleni i drzew). Projekty należy poddać konsultacjom	a. Przy modernizacji ul. Sienkiewicza zostanie przygotowany projekt. W ZDiT powołano zespół ds. organizacji ruchu w mieście w szczególności w strefie wielkomiejskiej, który wspólnie z Radami Osiedli określi obszary ulic z tempem 30. Będą poddane

	społecznym. b. W celu zwiększenia bezpieczeństwa pieszych należy zwęzić wyloty skrzyżowań w pobliżu przejść dla pieszych w szczególności dotyczy to skrzyżowań z ulicami Tuwima, Komuny Paryskiej, Traugutta, Roosevelta, al. Piłsudskiego. Zwężenia należy dokonać zastępując jezdnię zieleńcami z nowymi nasadzeniami krzewów lub drzew (jeśli pozwala na to ilość miejsca) ewentualnie wyniesionymi wyspami ze stojakami rowerowymi. Miejsca te powinny być fizycznie zabezpieczone przed parkowaniem samochodów. c. Należy zwęzić jezdnię w rejonie skrzyżowań z ul. Tuwima i Komuny Paryskiej do szerokości ok. 8 m. Uwolnione miejsce częściowo przeznaczyć na parkowanie samochodów a częściowo zazielenić i przeznaczyć dla ruchu pieszego. Jednocześnie z powstaniem nowych miejsc parkingowych w tym rejonie należy zlikwidować identyczną ilość miejsc parkingowych wzdłuż ulicy zastępując je zielenią bądź realizując w ich miejscu pas ruchu dla rowerów. d. Należy wyznaczyć śluzy rowerowe na wszystkich skrzyżowaniach. e. Należy wyznaczyć nowe miejsca przejść dla pieszych po obu stronach skrzyżowań z ulicami poprzecznymi, o ile nie są wyznaczone obecnie. f. Należy zlikwidować zatoki przystankowe wprowadzając miejsca postoju dla autobusów na jezdni w celu uspokojenia ruchu samochodowego. g. Należy wybudować przejścia dla pieszych na poziomie „0” po północnej stronie skrzyżowania z al. Piłsudskiego, obok istniejącego przejazdu dla rowerów. h. Należy przenieść przejście dla pieszych po południowej stronie skrzyżowania z ul. Narutowicza w kierunku północnym o ok. 15m. zbliżając je do skrzyżowania i „prostując” drogę pokonywaną przez pieszych pokonujących to skrzyżowanie. Należy dobudować potrzebne fragmenty chodnika. i. należy zainstalować na ulicy separatory (słupki) chroniące chodniki przed parkowaniem na nich w miejscach do tego nieprzeznaczonych.	konsultacjom społecznym. b. Bez modernizacji ul. Sienkiewicza niemożliwe jest zawężenie wylotów skrzyżowań i zabezpieczeniu środków finansowych. c. Prace te można będzie wykonać w ramach modernizacji ul. Sienkiewicza i ukończeniu trasy W-Z d W chwili obecnej na ul. Sienkiewicza nie można wyznaczyć śluz rowerowych. Przejścia dla pieszych są wyznaczone w rejonie skrzyżowań. f. przy takim natężeniu ruchu do czasu zakończenia budowy trasy W-Z nie można zlikwidować zatok autobusowych. g Przy budowie trasy W-Z będzie wyznaczone przejście dla pieszych. h. ZDiT przeanalizuje zgłoszoną propozycję wspólnie z Policją.
35	Ograniczenie ruchu na ul. Kilińskiego będzie skutkowało zmianom lokali użytkowych na lokale mieszkalne z konsekwencją utraty wpływów dla miasta.	W ramach aktualizacji studium transportowego ZDiT przygotowuje analizę organizacji ruchu i jej wpływ na oddziaływanie terenu.
36	Zredukować liczbę dróg jednokierunkowych, rozważyć dwukierunkowość ul. Wschodniej na całym odcinku, tak by ciąg ul. Wschodnia-Sienkiewicza był rzeczywistą alternatywą dla ul. Zachodniej-Kościuszki	ZDiT przeanalizuje zgłoszoną propozycję w ramach aktualizacji studium transportowego.
37	Śluzy rowerowe przy skrzyżowaniach ze światłami. Dodatkowe krótkie odcinki pasów rowerowych w jezdni doprowadzające do tych śluz (jeśli szerokość jezdni na to pozwala).	W chwili obecnej na ul. Sienkiewicza nie można wyznaczyć śluz rowerowych.
38	Należy przywrócić miejsca parkingowe równoległe do jezdni, zgodnie z wcześniej wprowadzoną organizacją ruchu. Miejsca te powinny być wyznaczone odcinkami na przemienne po jednej i drugiej stronie ulicy, tak, aby przy ruchu dwukierunkowym ograniczyć parkowanie przy lewej krawędzi jezdni. Nie można tłumaczyć ustawienia znaków zakazu na całej ulicy, gdyż na tak znaczącej ulicy jak ul. Sienkiewicza parkowanie powinno być umożliwione. Na ulicy powinny się znaleźć rozwiązania inżynierskie chroniące rowerzystów-zwłaszcza śluzy rowerowe przed skrzyżowaniami z pasami doprowadzającymi. Dobrym rozwiązaniem byłoby także wyznaczenie pasów rowerowych lub	ZDiT przeanalizuje zgłoszoną propozycję w ramach aktualizacji studium transportowego.

	przynajmniej oznakowania wskazującego na obecność rowerzystów na jezdni (tzw. „sierżantów”, stosowanych np. we Wrocławiu	
39	Pasy ruchu powinny być zawężone do 3 metrów z obecnych 3,5. Utrzymywanie pasów trzy i pół metrowych nie ma uzasadnienia ruchem autobusów MPK, jak to się przedstawia w mediach. Skoro autobus ma szerokość 2,5 metra, pas trzymetrowy jest w zupełności wystarczający i stosowany w wielu miastach europejskich wykorzystujących te same modele autobusów, jakie jeżdżą w Łodzi. Jeżeli po zwężeniu pasów będzie możliwe pozostawienie miejsc parkingowych, to należy je pozostawić. Na ul. Sienkiewicza należy wyeliminować pasy do skrzyżowania przy ul. Traugutta i Tuwima. Wydatnie wydłużają one czas przekroczenia tej ulicy przez pieszego.	W związku z budową trasy W-Z nie ma możliwości ograniczenia ruchu pojazdów do zakończenia przebudowy dworca Łódź-Fabryczna i trasy W-Z. Po zakończeniu inwestycji ZDiT przeanalizuje zgłoszoną propozycję razem z Policją w celu fizycznego wymuszenia na kierujących ograniczenia prędkości.
40	W przypadku utrzymania ruchu dwukierunkowego na ul. Sienkiewicza należy zakazać skrętu w lewo w ulicę Sienkiewicza dla samochodów jadących ul. Narutowicza w kierunku zachodnim. Zachowanie skrętu w lewo, który wymaga przekroczenia torów i oddzielnej fazy sygnalizacji świetlnej, w tym miejscu przyczynia się do spowolnienia tramwajów jadących ul. Narutowicza. Osoby pragnące poruszać się w kierunku południowym mogą skręcić w lewo w ul. Kilińskiego.	ZDiT przeanalizuje zgłoszoną propozycję w ramach aktualizacji studium transportowego
41	Propozycja chwilowego zatrzymywania się autokarów turystycznych w celu „wysadzenia” lub wejścia do autokaru turystów. Miejsce takie jest istotne z punktu widzenia obsługi turystycznej jednej z głównych atrakcji Łodzi-ul. Piotrkowskiej, przy której brakuje tego typu rozwiązań.	W związku z budową trasy W-Z nie ma możliwości zatrzymywania się autokarów turystycznych w celu „wysadzenia” lub wejścia do autokaru turystów ZDiT przeanalizuje zgłoszoną propozycję w ramach współpracy z Policją.
42	Poprawić bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych poprzez: - zamontowanie poduszek berlińskich połączone z azylem dla pieszych wymienionych w punkcie 4, oraz przy pozostałych przejściach dla pieszych położonych na odcinkach między skrzyżowaniami. - wyniesione tarcze skrzyżowań i wyłączenie sygnalizacji świetlnej (skrzyżowania równorzędne), - pasy rowerowe na całej długości ulicy, w cieniu miejsc parkingowych, między krawężnikiem a miejscami parkingowymi, zgodnie z zaleceniami urbanisty prof. Jana Gehla (ma to zapewnić większe obroty przedsiębiorstw położonych wzdłuż ul. Sienkiewicza). - jeśli wyznaczenie pasów rowerowych jest możliwe z powodu protestów związków zawodowych MPK wobec zwężenia pasów ruchu do 3 metrów, pasy rowerowe powinno się wyznaczyć przynajmniej na odcinkach najbliższych skrzyżowaniom oddzielać na odcinkach najbliższych skrzyżowaniom, jako element przewężenia wlotu skrzyżowania i zapewnienia bezpieczeństwa rowerzystów w najbardziej newralgicznym punkcie, w którym często dochodzi do wzajemnego blokowania się samochodów i rowerów lub wyznaczenia fizycznego aby to nie miało miejsca.	W chwili obecnej ul. Sienkiewicza jest drogą objazdową w związku z budową trasy W-Z. Nie ma możliwości ograniczenia ruchu pojazdów do zakończenia przebudowy dworca Łódź-Fabryczna i trasy W-Z. Po zakończeniu inwestycji ZDiT przeanalizuje zgłoszoną propozycję w celu fizycznego wymuszenia na kierujących ograniczenia prędkości w ramach modernizacji ul. Sienkiewicza.
43	Sienkiewicza jest ulicą przenoszącą zbyt duży ruch o charakterze tranzytowym. To sprawia, że na ulicy tworzą się poważne zatory drogowe. Dla eliminacji nadmiaru ruchu niebędącego ruchem lokalnym należy rozciągnąć główny kierunek ruchu poprzez zakazanie i fizyczne uniemożliwienie jazdy na wprost (za wyjątkiem autobusów komunikacji miejskiej) na przynajmniej jedno ze skrzyżowań np. Sienkiewicza/Traugutta. Należy zmniejszyć rozmiary skrzyżowania Sienkiewicza/Traugutta	

	poprzez zmniejszenie łuków, likwidację pasów włączeniowych /wyłączeniowych, zwężenie pasów ruchu do niezbędnego minimum. Należy zlikwidować zatoki przystankowe. Autobus powinien zatrzymywać się na pasie ruchu. Wyprzedzanie/omijanie autobusu znajdującego się na przystanku rodzi ryzyko potrącenia pieszego wychodzącego zza pojazdu, zaś konieczność włączenia się do ruchu z zatoki wydłuża czas jazdy, podnosi ryzyko kolizji lub wypadku, wymaga dodatkowych manewrów. Brak konieczności wyjazdu z zatoki pozwoli na ruch autobusów po pasach o szerokości mniejszej niż 3,5 metra. Przystanki powinny być zabezpieczone fizycznymi barierami przed omijaniem autobusu po pasie ruchu dla kierunku przeciwnego. Należy wprowadzić parkowanie naprzemienne (zamiennie po wschodniej i zachodniej stronie jezdni), z zachowaniem geometrii jezdni umożliwiającej ruch autobusów.	
44	Pragnę zwrócić uwagę na sposób interpretacji wyników konsultacji z tak postawionymi pytaniami. Mamy tu, bowiem przykład zbierania opinii na temat sposobu zagospodarowania i użytkowania pewnej przestrzeni publicznej, jaką stanowi ulica w centrum miasta, od osób o przeciwstawnych interesach jeśli chodzi o sposób korzystania z tej przestrzeni. Ankieta nie pozwala ustalić, do jakiej grupy użytkowników tej przestrzeni osoba ją wypełniająca. Czy jest mieszkańcem przyległych posesji, czy np. kierowcą, dla którego ul. Sienkiewicza jest tylko fragmentem codziennie pokonywanej drogi i nie stanowi celu podróży. Czy można podejmować decyzję o sposobie organizowania wspólnej przestrzeni przez stosowanie zasady dyktatu demokratycznej większości nad mniejszością. W tym przypadku obawiam się, że słabsza mniejszość, na którą składają się piesi korzystający z tej ulicy plus pewna część jej mieszkańców, zostaną zdominowani przez większość, którą prawdopodobnie okażą się użytkownicy samochodów, oczekujących podporządkowania tej mniejszości dla zaspokojenia swoich potrzeb.	Celem konsultacji jest zebranie opinii mieszkańców naszego miasta aby poznać ich poglądy na temat konsultowanych zagadnień.

2. Protokół z otwartego spotkania z mieszkańcami miasta Łodzi i ustalenia z przeprowadzonych warsztatów.

W dniu 29 października 2013 r., w auli III Liceum Ogólnokształcącego w Łodzi przy ul. Sienkiewicza 46 odbyły się konsultacje społeczne w sprawie docelowej organizacji ruchu na ul. Sienkiewicza na odcinku od ul. Narutowicza do al. Piłsudskiego po przebudowie układu drogowego wokół Dworca Łódź Fabryczna. W spotkaniu konsultacyjnym wzięło udział ok. 43 mieszkańców. Uczestniczyli w nim również radni Rady Miejskiej w Łodzi.

Opracowany scenariusz warsztatów konsultacyjnych przewidywał, że otwarte spotkanie konsultacyjne składać się będzie z trzech części.

Część I plenarna. W czasie tej sesji Pan Grzegorz Misiorny, p.o. Zastępcy Dyrektora ds. Transportu i Inżynierii powitał uczestników warsztatów oraz wprowadził w tematykę konsultacji nad zmianą docelowej organizacji ruchu na ul. Sienkiewicza na odcinku

od ul. Narutowicza do al. Piłsudskiego po przebudowie układu drogowego wokół Dworca Łódź Fabryczna. Pan Janusz Maciaszek, specjalista w Wydziale Inżynierii Ruchu i Sterowania Ruchem ZDiT, omówił zasady pracy podczas warsztatów. Pan Grzegorz Misiorny przedstawił prezentację multimedialną najważniejszych elementów konsultacji.

Część II warsztatowa. W tej części uczestnicy spotkania konsultacyjnego zajmowali swoje stanowisko. W czasie trwania warsztatu zapewniono każdej osobie możliwość zabrania głosu. Uczestnicy spotkania mieli za zadanie przedyskutować oraz zgłosić swoje propozycje. Czas trwania warsztatów przewidziany został na dwie godziny.

Część III plenarna. W tej części zaprezentowano wyniki spotkania konsultacyjnego oraz opinie i propozycje mieszkańców.

3. Podsumowanie wyników konsultacji.

Konsultacje zostały przeprowadzone zgodnie z zarządzeniem Nr 5091/VI/13 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 15 października 2013 r. w sprawie konsultacji społecznych dotyczących docelowej organizacji ruchu na ul. Sienkiewicza w Łodzi na odcinku od ul. Narutowicza do al. Piłsudskiego po przebudowie układu drogowego wokół Dworca Łódź Fabryczna, zmienionym zarządzeniem Nr 5127/VI/13 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 23 października 2013 r.

Konsultacje w trybie ww. zarządzenia odbyły się w okresie od dnia 23 października 2013 r. do dnia 8 listopada 2013 r. do godziny 16.00. w formie:

- 1) otwartego, protokolowanego, spotkania z mieszkańcami Łodzi, umożliwiającego wyrażanie opinii oraz składanie opinii i propozycji do protokołu, wraz z przeprowadzeniem warsztatów umożliwiających wymianę poglądów i zdobycie wiedzy na temat docelowej organizacji ruchu na ul. Sienkiewicza w Łodzi na odcinku od ul. Narutowicza do al. Piłsudskiego po przebudowie układu drogowego wokół Dworca Łódź Fabryczna w budynku auli III Liceum Ogólnokształcącego w Łodzi przy ul. Sienkiewicza 46;
- 2) zbierania propozycji i opinii na piśmie, z wykorzystaniem formularza konsultacyjnego, który można było przekazać:
 - drogą elektroniczną na adres: sienkiewicza@zdit.uml.lodz.pl,
 - drogą korespondencyjną na adres Zarządu Dróg i Transportu,
 - bezpośrednio do kancelarii Zarządu Dróg i Transportu.

W trakcie konsultacji wpłynęły 89 formularzy (w tym 22 przekazanych w trakcie otwartego spotkania z mieszkańcami oraz 9 maili bez formularzy, z których 6 opiniowało ul. Sienkiewicza jako dwukierunkową, a 2 jako jednokierunkową i 1 jako reklama).

W okresie od rozpoczęcia do zakończenia konsultacji czynne było forum dyskusyjne pod adresem internetowym <http://www.forum.samorzad.lodz.pl>.

Wyniki konsultacji będą brane pod uwagę do dalszych prac nad docelową organizacją ruchu na ul. Sienkiewicza na odcinku od ul. Narutowicza do al. Piłsudskiego po przebudowie układu drogowego wokół Dworca Łódź Fabryczna.