Załącznik Nr 4
do zarządzenia Nr 7177/VI/14
Prezydenta Miasta Łodzi
z dnia 30 września 2014 r.

Raport

z konsultacji społecznych dotyczących projektu „Strategii rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi w latach 2015 – 2020+”

Spis rzeczy:

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.

2. Protokół i ustalenia ze spotkania warsztatowego w dniach 25 i 26 października 2014 roku.

3. Podsumowanie wyników konsultacji.

4. Stanowisko Prezydenta Miasta Łodzi do wyników konsultacji.

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.
Opinie dot. „Strategii rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi w latach 2015 – 2020+”:

a) „zdecydowanie pozytywna” – 0 osób (0%)
b) „pozytywna” – 10 osób (45%)
c) „negatywna” – 5 osób (23%)
d) „zdecydowanie negatywna” – 3 osób (14%)
e) „trudno powiedzieć” – 4 osoby (18%)

Łącznie złożono 22 formularze.
Uwaga: w poniższej tabeli ujednolicono sposób numeracji poszczególnych wniosków.

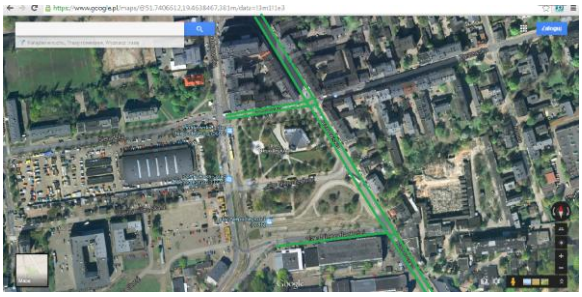
Propozycje modyfikacji „Strategii rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi w latach 2015 – 2020+”:

L.P.	Propozycje	Stanowisko Prezydenta Miasta Łodzi wraz z uzasadnieniem
I	1. Ul. Tatrzańska, Felińskiego – pasy rowerowe w jezdni zamiast separowanej drogi dla rowerów.	1. Uwzględniam wniosek z modyfikacją: na wskazanych ulicach zostaje zaznaczony szlak rowerowy w miejsce wydzielonych dróg rowerowych. Możliwość wytyczenia pasów stanowi jedno z rozwiązań projektowych, które zostaną rozpatrzone we wskazanej lokalizacji.
	2. Ul. Milionowa – pasy rowerowe w jezdni zamiast separowanej drogi dla rowerów.	2. Uwzględniam wniosek częściowo: rezygnacja z wydzielonej drogi dla rowerów. Jednocześnie informuję, że szerokość jezdni ul. Milionowej (7m) jest zbyt mała by można było zastosować przekrój jezdni: 2 x pasy dla rowerów 1,5m + 2 x pasy dla ruchu 3,5m.
	3. Ul. Wujaka i Chmielowskiego – rezygnacja z budowy DDR – ulice mają charakter osiedlowy – nie ma uzasadnienia usuwania rowerzystów z jezdni.	3. Uwzględniam wniosek.
	4. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego na ulicach jednokierunkowych. Przykład Gdańska, gdzie takie rozwiązanie funkcjonuje na ponad 100 ulicach pokazuje, że jest to rozwiązanie bezpieczne.	4. Popieram wniosek. Zadanie będzie realizowane przede wszystkim na jednokierunkowych drogach osiedlowych oraz śródmiejskich o stosunkowo niskim obciążeniu ruchem. Warunkiem realizacji zadania będzie zmiana Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 nr 220 poz. 2181)

	5. Stopniowa wymiana stojaków typu „wyrwikółko” na stojaki U- kształtne. Takie miejsca postojowe powinny się znaleźć przy każdej instytucji publicznej.	5. Nie uwzględniam wniosku. Wniosek dotyczy szczegółowych rozwiązań projektowych nie będących przedmiotem konsultacji.
II	1. Moim zdaniem drogę rowerową na przedłużeniu ul. Piotrkowskiej na Południe należy poprowadzić przez bezpieczne dla rowerzystów tereny zielone tj. przez Park Legionów, teren Zielony na wschód od ul. Myśliwskiej, skwer Dubaniewicza i dalej przez tory kolejowe ulicami Karpacką i Modrzewskiego, a nie ruchliwymi ulicami Unicką i Tuszyńską. Po uruchomieniu Trasy Górna ruch samochodowy na ulicy Modrzewskiego zmalał, a na ul. Tuszyńskiej nie. Także pas drogowy na Modrzewskiego jest szerszy niż na Tuszyńskiej. A już zamiana rowu melioracyjnego na kanał deszczowy (wzdłuż Modrzewskiego) dałaby dużo miejsca na Drogę Dla Rowerów.	1.Uwzględniam wniosek częściowo – wkreślam połączenie szlakiem rowerowym ul Karpackiej z ul. Pryncypalną poprzez ul. Modrzewskiego. Jednocześnie informuję, że wzdłuż ulic Unickiej i Tuszyńskiej nie przewiduje się budowy wydzielonej drogi dla rowerów a jedynie szlak rowerowy.
III	1. Brak jest na planie ścieżki rowerowej stanowiącej przedłużenie ul. Konstantynowskiej od ul. Krzemienieckiej do Smulska - Konstantynowa. Dojazd rowerem na tej trasie jest <u>NIEBEZPIECZNY,</u> że względu na wąską drogę i duży ruch samochodowy.	1. Nie uwzględniam wniosku. Ul. Konstantynowska na odcinku: ul. Krakowska – granica miasta posiada znacznie zawężony przekrój pasa drogowego (względem odcinka: al. Unii – ul. Krakowska) i nie istnieje wystarczająca rezerwa terenowa by móc uwzględnić wydzieloną drogę rowerową. Połączenie drogą rowerową z Konstantynowem projektuje się drogą alternatywną (patrz mapa).
IV	1. Wykonać przejazdy rowerowe z czterech stron wokół następujących skrzyżowań: RydzaŚmigłego/Przybyszewskiego, Rydza-Śmigłego/Milionowa, Piłsudskiego/Niciarniana. Pozwoli to rowerzystom na zaoszczędzenie czasu np. przy wykonywaniu skrętu w ulicę poprzeczną.	1. Uwzględniam wnioski.
	2. Wyznaczenie szlaku rowerowego ulicą Młynarską jest według mnie błędem. Bardzo dobrze nadaje się do tego celu ul. Franciszkańska będąca przedłużeniem Kilińskiego. Z jedną uwagą, ul. Franciszkańską na tym odcinku jest w opłakanym stanie. W czasie deszczu lub po nim robią się tam duże kałuże, które bardzo utrudniają jazdę rowerem.	2. Nie uwzględniam wniosku. Ulica Franciszkańska posiada duże natężenie ruchu samochodowego. Ulice Młynarska i Sukiennicza stanowią bezpieczną alternatywę dla ulicy Franciszkańskiej ze względu na zbliżony przebieg i wykorzystanie tych ulic w charakterze dróg dojazdowych (Młynarska) lub pożarowych (Sukiennicza).

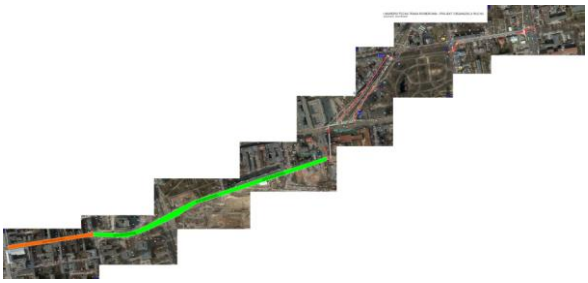
	3. Należałoby również zrobić dla rowerzystów wygodne połączenie z drogą rowerową w ul. Inflanckiej.	3. Nie uwzględniam wniosku, połączenie z drogą rowerową odbywa się poprzez istniejące skrzyżowanie
	4. Wyznaczenie szlaku rowerowego ul. Tuwima jest dobrym pomysłem, z jedną uwagą. Na odcinku pomiędzy Przędzalnianą a Kilińskiego ulica ta jest w opłakanym stanie. W czasie deszczu lub po nim robią się tam duże kałuże, które bardzo utrudniają jazdę rowerem.	4. Przyjmuję do wiadomości.
	5. Istniejący ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż ul. Julianowskiej po jej południowej stronie nie sprzyja szybkiemu poruszaniu się rowerem. Przeszkadzają ludzie spacerujący całą szerokością ciągu lub wyprowadzający psy na smyczy. Uważam, że lepszym rozwiązaniem byłoby tu wyznaczenie pasa dla rowerów w jezdni. Według mnie jest ona na tyle szeroka, a ruch samochodowy jest na tyle niewielki, że nie odbyłoby to się ze szkodą dla kierowców, a polepszyło jazdę rowerem w tej okolicy. Proszę wziąć to również pod uwagę w przypadku wyznaczania drogi dla rowerów po północnej stronie Julianowskiej.	5. Nie uwzględniam wniosku. Szerokość pasa zieleni po południowej stronie ulicy zapewnia możliwość wytyczenia odseparowanej drogi dla rowerów, bez konieczności wyznaczania pasów rowerowych na jezdni.
	6. Umożliwić, w trybie pilnym, przejazd rowerzystom ulicą Kilińskiego przez skrzyżowanie z ul. Narutowicza w kierunku północnym!	6. Przyjmuję do wiadomości. Stosowna zmiana zostanie wprowadzona przed oddaniem ulicy Kilińskiego do ruchu.
	7. Wprowadzić "zieloną strzałkę" dla rowerzystów jadących na zachód ul. Narutowicza i skręcających w prawo w ul. POW.	7. Nie uwzględniam wniosku. W obecnie obowiązujących przepisach nie istnieje zdefiniowane pojęcie „zielonej strzałki" dla rowerzystów. Jednocześnie wniesiona propozycja nie stanowi przedmiotu konsultacji.
	8. Gorąco apeluję do władz Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi o tworzenie nowej infrastruktury rowerowej w połączeniu z istniejącą infrastrukturą oraz w przypadku jej braku o poprawę tej sytuacji. Dobry przykład to rondo Broniewskiego.	8.Informuję, że Zarząd Dróg i Transportu traktuje rozwiązania dla rowerzystów jako integralną część aktualnie prowadzonych inwestycji budowlanych (w tym opracowywanych dokumentacji projektowych).
V	1. W planie dróg rowerowych na Oś. Im. Władysława Reymonta brak jest połączenia ulicy Kwiatowej z Plantową i Orlikiem przy SP nr 5. Jest to po części teren spółdzielni Teofilów, jednakże na przykładzie inwestycji na Rojnej, Zarząd jak i R. Spółdzielni jest otwarta na współpracę przy takich rozwiązaniach.	1. Uwzględniam wniosek

VI	1. Projektowany pas rowerowy na ul. 11 Listopada powinien być poprowadzony aż do ul. Okulickiego (na przestawionym projekcie kończy się na dł. 2/3 ul. 11 Listopada).	1. W docelowym układzie dróg rowerowych w biegu ulicy 11 Listopada przewidziana jest odseparowana droga dla rowerów. Projektowane pasy dla rowerów mogą stanowić rozwiązanie do czasu wybudowania drogi dla rowerów.
	2. Projektowany pas rowerowy na ul. 11 Listopada zaczyna się na samym zakręcie przy budynku nr 5. Pas powinien zaczynać się od ul. Niezapominajki.	2. W docelowym układzie dróg rowerowych w biegu ulicy 11 Listopada przewidziana jest odseparowana droga dla rowerów. Projektowane pasy dla rowerów mogą stanowić rozwiązanie do czasu wybudowania drogi dla rowerów.
	3. Pas rowerowy na ul. 11 Listopada powinien być poprowadzony po stronie wschodniej w obu kierunkach. Dzięki temu nie będzie problemu z przecinaniem toru jazdy rowerzystów jadących w kierunku Al. Włókniarzy wjeżdżających na przejazd rowerowy z 11 Listopada / Al.Włókniarzy.	3. Nie uwzględniam wniosku. W ciągu ul. 11 Listopada projektowana jest wydzielona droga dla rowerów biegnąca po wschodniej stronie jezdni.
	4. Pas rowerowy wzdłuż ul. 11 Listopada powinien być przedłużony ulicą Niezapominajki do ul. Stawowej gdzie połączy się z istniejącą drogą dla rowerów przy Al. Włókniarzy po stronie północnej.	4. Uwzględniam wniosek ze zmianą: ciągłość przejazdu rowerem pomiędzy ulicami: 11 Listopada a Rondem Biłyka zostaje poprowadzona ciągiem ulic, za pomocą szlaku: Jeziorna (na odcinku 11 Listopada – Stawowa), Stawowa (na odcinku Jeziorna – ścieżka rowerowa wzdłuż Al. Włókniarzy.)
	5. W projekcie zabrakło utworzenia połączenia ścieżki rowerowej i przejazdu rowerowego wzdłuż przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu Al. Włókniarzy i Limanowskiego (zwanego rondem Korfantego) przy Bałuckim Domu Kultury „Rondo”.	5. Uwzględniam wniosek.
	6. Proponuję wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu (30 km/h) na ulicy 11 Listopada od Al. Włókniarzy do ulicy Brzoskwiniowej.	6. Nie uwzględniam wniosku, ul. 11-go Listopada jest drogą zbiorczą, po której odbywa się ruch komunikacji zbiorowej. Dla tej ulicy przewiduje się prędkość 50 km/h.
	7. Ponadto proponuję wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu (30 km/h) na ulicach Okulickiego od 11 Listopada do Okręglik oraz na ul. Okręglik. Dzięki temu umożliwi się zwiększone bezpieczeństwo osób jadących z i do Lasu Harcerskiego „Okręglik”.	7. Nie uwzględniam wniosku, ul. 11-go Listopada jest drogą zbiorczą. Dla tej ulicy przewiduje się prędkość 50 km/h.
VII	1. Strategia nie uwzględnia wytyczenia pasów rowerowych wzdłuż ulicy Rzgowskiej na odcinku Paderewskiego/Broniewskiego – Przybyszewskiego.	1. Nie uwzględniam wniosku, wytyczenie pasów wymuszałoby ruch samochodów po torowisku tramwajowym.
	2. Proszę o uwzględnienie ww. ulicy w Strategii wraz z układem drogowym wokół placu Reymonta (załącznik 1) oraz Placu Niepodległości (załącznik 2) (kolor zielony – proponowane pasy rowerowe).	2. Uwzględniam wniosek częściowo – we wskazanych lokalizacjach zostaje wytyczony szlak rowerowy. Możliwość wytyczenia pasów rowerowych stanowi jedno z rozwiązań projektowych, które zostaną rozpatrzone we wskazanej lokalizacji w przypadku działań inwestycyjnych.

	  	
	3. Wnioskuję o uwzględnienie pasów rowerowych na wszystkich przedstawionych odcinkach, również podczas planowania przebudowy wspomnianych ulic w przyszłości.	3. Uwzględniam wniosek częściowo – we wskazanych lokalizacjach zostaje wytyczony szlak rowerowy. Możliwość wytyczenia pasów rowerowych stanowi jedno z rozwiązań projektowych, które zostaną rozpatrzone we wskazanej lokalizacji.
	4. Pasy rowerowe wzdłuż ul. Rzgowskiej na omawianym odcinku będą naturalnym przedłużeniem planowanej DDR na odcinku Broniewskiego/Paderewskiego – Trasa Górna, co umożliwi bezpieczny przejazd rowerem z dzielnicy Chojny do Centrum najkrótszą możliwą trasą.	4. Przyjmuję do wiadomości. Możliwość wytyczenia pasów rowerowych ze względu na szerokość pasa jezdni nie stanowi rozwiązania projektowego, możliwego do zastosowania we wskazanej lokalizacji. We wskazanej lokalizacji zostaje wyznaczony szlak rowerowy.
	5. Wnioskuję o dopisanie w Strategii parkingu Bike&Ride w bezpośredniej okolicy Placu Niepodległości. Wniosek podpieram faktem, iż Plac Niepodległości jest dużym generatorem ruchu (hala Górniak, Uniwersal, Kościół pw. św. Faustyny) jak i ważnym węzłem komunikacji tramwajowej oraz autobusowej, zarówno miejskiej jak i podmiejskiej.	5. Uwzględniam wniosek.

	6. Wnioskuję o rozszerzenie planowej przebudowy ulicy Bednarskiej na odcinku Rzgowska-Pabianicka o wytyczenie pasów rowerowych, które będą kontynuacją planowanych pasów wzdłuż ul. Wólczańskiej.	6. Nie uwzględniam wniosku. Ze względu na charakter ulicy Bednarskiej nie przewiduje się lokalizacji dodatkowej infrastruktury rowerowej. Jednocześnie informuję, że szerokość jezdni ulicy Bednarskiej powinna wynosić 9m by mogła zawierać dwa pasy rowerowe oraz dwa pasy dla ruchu pojazdów. W stanie istniejącym szerokość jezdni waha się od 6,5m do 7,5 m, a ewentualne poszerzenie odbyłoby się kosztem części pieszej.
	7. Wnioskuję o wytyczenie pasów rowerowych wzdłuż ul. Tuszyńskiej i Unickiej na całej długości. Od ul. Bednarskiej do placu Niepodległości proponuję wytyczenie DDR. Strategia przewiduje w tych miejscach jedynie szlaki rowerowe.	7. Nie uwzględniam wniosku. Ze względu na charakter ulic Unickiej i Tuszyńskiej nie przewiduje się lokalizacji dodatkowej infrastruktury rowerowej poza wkreślonym zakresem. Jednocześnie informuję, szerokość jezdni ulic Unickiej i Tuszyńskiej powinna wynosić 9m by mogła zawierać dwa pasy rowerowe oraz dwa pasy dla ruchu pojazdów. W stanie istniejącym szerokość jezdni wskazanych ulic jest równa lub mniejsza niż 7m. Ewentualne poszerzenie ulic odbyłoby się kosztem części pieszej oraz istniejących szpalerów drzew. Ruch rowerowy przez park może odbywać się bez ograniczeń.
	8. Wnioskuję o wytyczenie DDR w zamian szlaku rowerowego proponowanego w Strategii od ul. Paderewskiego, na wysokości skweru Dubaniewicza, do ulicy Bednarskiej, a następnie do Placu Niepodległości.	8. Nie uwzględniam wniosku. Szlak rowerowy biegnący we wskazanej lokalizacji biegnie przez tereny o różnym przeznaczeniu (w tym rekreacyjnym), gdzie mieszany ruch pieszy i rowerowy występuje w sposób naturalny. Nie ma zasadności budowania wydzielonej infrastruktury rowerowej we wskazanej lokalizacji.
	9. Wnioskuję o rozszerzenie strefy Tempo 30 na obszar ograniczony ulicami Paderewskiego – Rzgowska – Pabianicka.	9. Uwzględniam wniosek z wyłączeniem ulic: Tuszyńskiej, Unickiej, Bednarskiej.
VIII	1. Należy uwzględnić pominiętą relację uniwersytecką. Z osiedla akademickiego Lumumbowo poprowadzono trasę rowerową do skrzyżowania ulic Jaracza i Kopcińskiego. Dalej spójna, bezpieczna, intuicyjna i wygodna infrastruktura rowerowa nie istnieje. Obecnie powstaje droga rowerowa w ulicy Nowotargowej (od Uniwersyteckiej / Narutowicza w kierunku południowym). Po połączeniu wymienionej drogi z ciągiem ulic Składowa-Traugutta, powstaje idealny łącznik rowerowy z ulicą Piotrkowską. W 2015 roku powstanie podwórzec miejski (woonerf) na ulicy Traugutta. Będzie to naturalna brama rowerowa w kierunku ulicy Piotrkowskiej. Uspokojenie ruchu na ulicy Składowej (Nowotargowa-Kilińskiego) oraz Traugutta (Kilińskiego–Sienkiewicza) da niepowtarzalną szansę na rowerowe połączenie ulicy Uniwersyteckiej z ulicą Piotrkowską. Ostatni brakujący odcinek (Uniwersytecka/Narutowicza – Uniwersytecka –	1. Nie uwzględniam wniosku. W chwili obecnej realizowane jest połączenie rowerowe obszaru Nowego Centrum Łodzi z parkiem Staszica i dalej ulicą Jaracza poprzez układ wydzielonych ścieżek rowerowych wzdłuż ulic: Tramwajowej, Węglowej, Nowowęglowej (oraz obszaru NCŁ z ulicą Piotrkowską poprzez ulicę Traugutta w tym woonerf). Relacja „uniwersytecka” przewidziana jest poprzez wydzieloną drogę rowerową / ciąg pieszo – rowerowy wzdłuż ul. Kopcińskiego łączącą istniejący przejazd przy ul. Jaracza / Kopcińskiego ze szlakiem rowerowym wzdłuż ul. Narutowicza.

	Jaracza – Kopcińskiego/Jaracza) nie został uwzględniony w Strategii, pomimo tego, że może w prosty sposób przeprowadzić potoki rowerowe z kampusu uniwersyteckiego w kierunku ulicy Nowotargowej i dalej, w kierunku Piotrkowskiej. W grę wchodzą następujące działania: a) wyznaczenie pasów rowerowych na ulicy Uniwersyteckiej: - od Narutowicza do alejki parkowej Parku Staszica, za budynkiem UŁ - od Jaracza do Narutowicza b) wyznaczenie kompensacyjnych miejsc parkingowych od wjazdu w alejkę Parku Staszica do ulicy Jaracza (dla mieszkańców bloków przy ul. Uniwersyteckiej, którzy mogą podnieść protest przeciwko wyznaczaniu pasów rowerowych wzdłuż miejsc parkingowych), c) wyznaczenie przejazdu rowerowego równoległego do przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Uniwersyteckiej i Jaracza wraz z wymianą pieszych blend sygnalizatorów świetlnych na blendy pieszo-rowerowe, d) wymalowanie piktogramów rowerowo-kierunkowych w alejkach Parku Staszica, równoległych do ulic Uniwersyteckiej i Jaracza, e) wyznaczenie przejazdu rowerowego przez ulicę Wierzbową w przedłużeniu wyjazdu z alejki parkowej, f) dobudowanie krótkiego (50 m) łącznika DDR płynnie przechodzącego od ulicy Wierzbowej do ulicy Jaracza, g) wyznaczenie dwukierunkowej DDR w cieniu miejsc parkingowych na odcinku ulicy Jaracza od Wierzbowej do Kopcińskiego, h) włączenie nowo wyznaczonej DDR w istniejące przejazdy rowerowe na skrzyżowaniu ulic Jaracza i Kopcińskiego. Podsumowanie: - stworzenie połączenia o najkrótszej możliwej odległości skutkować będzie bardzo korzystnym	

	efektem transportowym, - trasa zintegruje osiedle akademickie z ulicą Piotrkowską i Nowym Centrum Łodzi, skanalizuje wzmożone potoki ruchu rowerowego (odcinek ulicy Jaracza między Wierzbową a Kopcińskiego jest bardzo silnie uczęszczany w okresie roku akademickiego, gdyż stanowi jedyną przyjazną i stosunkowo bezpieczną alternatywę dla ruchliwej ulicy Narutowicza i kłopotliwej Pomorskiej z Rondem Solidarności), - nie wymaga wielkich nakładów inwestycyjnych, - przebiega w całości na gruntach miejskich, - zawiera jedynie 50 metrów infrastruktury wymagającej przeprowadzenia procesu inwestycyjnego, - rozwiązuje problem konfliktu rowerzystów i pieszych na chodniku ulicy Jaracza, - jest jedynym logicznym połączeniem istniejącej infrastruktury.  	

IX	1. Chciałbym wprowadzić pewne poprawki. Przede wszystkim uważam, że największe znaczenie mają długie ciągi rowerowe. Krótkie odcinki pourywanych dróg nie mają dużego sensu. Na przykład pasy rowerowe na ulicy Żeligowskiego i przedłużeniu Żeligowskiego ulicy Łąkowej. Uważam, że trzeba na tej ulicy wprowadzić ruch rowerowy wydzielony pasem od Legionów, czyli od początku ulicy Żeligowskiego aż do ulicy Mickiewicza, gdzie kończy się Łąkowa. Dalej rowerzyści mogą jechać właściwie ciągle prosto Politechniki lub skręcić w prawo w stronę Widzewa lub Retkini. Nie może być przerw tak jak jest to obecnie, bo prowadzi to do niebezpiecznych sytuacji, kiedy nagle kończy się droga rowerowa.	1. Przyjmuję do wiadomości. Jednocześnie zwracam uwagę, że pasy rowerowe tyczone w stanie istniejącym nie zawsze mogą mieć zachowaną ciągłość.
	2. Kolejną sprawą jest dalsze rozwijanie dróg rowerowych w tej okolicy. Obecnie powstał pas rowerowy na Żeligowskiego, ale nie ma jak do niego dojechać. Zaczyna się i za kilka przecznic się kończyć. Z planu wynika, że posiadacie dokumentację dróg rowerowych na ulicy Zielonej i 6 Sierpnia i sądzę, że ta droga powinna jak najszybciej powstać, aby pas rowerowy na Żeligowskiego miał sens. Dodatkowo myślę, że droga rowerowa na 6 Sierpnia powinna się kończyć przejazdem rowerowym przez ulicę Kościuszki, bo obecnie jest tam tylko przejście dla pieszych.	2. Uwzględniam wniosek częściowo. Droga rowerowa wzdłuż ulic Legionów i Zielonej (na odcinku Al. Unii – Plac Hallera/6sierpnia) w tym kontrapas rowerowy na ul. 6 Sierpnia znajdują się w inwestycjach priorytetowych do realizacji w najbliższych latach. Odnośnie możliwości realizacji przejazdu rowerowego przez al. Kościuszki (wraz z torowiskiem tramwajowym) ze względów bezpieczeństwa użytkowników rowerów nie jest możliwe jego wybudowanie bez zbudowania sygnalizacji świetlnej.
	3. Droga rowerowa biegnąca w przedłużeniu 6 Sierpnia i dalej Traugutta do nowego centrum Łodzi i przez Nowe Centrum Łodzi do ulicy Kopcińskiego i Parku 3 Maja. Obecnie jedyną drogą rowerową ze wschodu na zachód jest ta na Mickiewicza i Piłsudskiego to dużo za mało. Nie ma jak się inaczej przemieścić ze wschodu na zachód. Dużo mamy dróg północ południe, bo jest Politechniki, Piotrkowska, Włókniarzy, Żeligowskiego, Kopcińskiego.	3. Uwzględniam wniosek. W chwili obecnej projektowane jest połączenie rowerowe obszaru Nowego Centrum Łodzi wzdłuż ulicy Nowowęglowej z parkiem 3 Maja.
X	1. Utworzenie drogi dla rowerów i/lub ciągu pieszo-rowerowego na ul. Rzgowskiej na odcinku od pl. Reymonta (ul.Przybyszewskiego) do ul.Paderewskiego / Broniewskiego. Szlak rowerowy jest rozwiązaniem w niewielkim stopniu odpowiadającym potrzebom mieszkańców tej okolicy, ponadto istniejąca nawierzchnia asfaltowa na chodniku występująca w większości na tym odcinku jest w coraz gorszym stanie, ponadto spełnia żadnych funkcji estetycznych oraz odstaje od obecnie używanych materiałów takich jak małe płyty betonowe i kostka brukowa.	1. Nie uwzględniam wniosku. Nie ma możliwości zmieszczenia wydzielonej drogi rowerowej w szerokości pasa drogowego na wskazanym odcinku. Jednocześnie, ze względu na duży ruch pieszy nie przewiduje się mieszania ruchu pieszego i rowerowego.

	2. Utworzenie drogi dla rowerów i/lub ciągu pieszo-rowerowego na ul. Tuszyńskiej na odcinku od ul Bednarskiej do ul. Paderewskiego i dalej, w głąb osiedla, które należy skomunikować w taki sposób, w szczególności, że jest to trasa bardzo często wykorzystywana przez mieszkańców dzielnicy Łódź-Górna.	2. Nie uwzględniam wniosku. Nie ma możliwości zmieszczenia wydzielonej drogi rowerowej w szerokości pasa drogowego na wskazanym odcinku.
	3. Utworzenie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniu Rzgowska / Paderewskiego / Broniewskiego, w szczególności przejazdu na ul. Broniewskiego (wschodnia część skrzyżowania), tak aby system przejazdów był kompletny na tym skrzyżowaniu.	3. Uwzględniam wniosek częściowo. Nie ma możliwości wybudowania drogi rowerowej w pn-wsch i pd-wsch narożnikach.
	4. Utworzenie drogi dla rowerów, ciągu pieszo-rowerowego i/lub pasów rowerowych na ulicach Demokratycznej, Starorudzkiej, Ekonomicznej, Prostej (Trasa Górna – Rudzka Góra).	4. Nie uwzględniam wniosku. Nie ma możliwości zmieszczenia wydzielonej drogi rowerowej/ciągu pieszo rowerowego w szerokości pasa drogowego na ulicach Demokratycznej, Starorudzkiej, Ekonomicznej. Jednocześnie informuję, że szerokość jezdni wyżej wymienionych ulic powinna wynosić 9m by mogła zawierać dwa pasy rowerowe oraz dwa pasy dla ruchu pojazdów. W stanie istniejącym szerokość jezdni jest równa lub mniejsza niż 7m. Ewentualne poszerzenie ulic odbyłoby się kosztem części pieszej oraz istniejących szpalerów drzew. Ze względu na charakter wymienionych ulic docelowo przewiduje się ograniczenie prędkości dla pojazdów mechanicznych. W przypadku ulicy Prostej potoki ruchu rowerowego są zbyt niskie by istniało zapotrzebowanie na budowę wydzielonej ścieżki rowerowej.
	5. Utworzenie szlaku rowerowego na ul. Popioły oraz fragmencie ul. Tabelowej łączącym ul. Popioły z ul. Graniczną.	5. Uwzględniam wniosek.
	6. Rozszerzenie planowanej strefy Tempo-30 między ul. Rzgowską, Broniewskiego i Kilińskiego aż do ul. Dąbrowskiego (w tym np. o ulice takie jak Kasowa, Łukasińskiego, Słowackiego, Podmiejska).	6. Uwzględniam wniosek.
	7. Utworzenie szlaku rowerowego w parku Reymonta (Przybyszewskiego – Milionowa).	7. Uwzględniam wniosek.
	8. Utworzenie szlaku rowerowego od ul. Poronińskiej na całej długości ul. Pomorskiej (do Nowosolnej).	8. Uwzględniam wniosek częściowo. Szlak rowerowy zostaje oznaczony na docinku: ul. Poronińska – skrzyżowanie ul. Pomorskiej z obwodnicą Nowosolnej.
	9. Zwiększenie priorytetu i zintensyfikowanie działań w związku z rozwojem sieci dróg rowerowych w następujących miejscach: a) ulica Rzgowska na całej jej długości, a w szczególności na odcinku pl. Reymonta (ul. Przybyszewskiego)Paderewskiego /	9. Przyjmuję do wiadomości.

	Broniewskiego, b) Obszar wyznaczany przez Trasę Górną i ul. Graniczną, gdzie znajduje się wiele zakładów produkcyjnych, w których pracuje bardzo dużo osób, którym należy zapewnić odpowiednią infrastrukturę rowerową, c) W okolicach Uniwersytetu Łódzkiego (infrastruktura na kampusie oraz wokół niego), d) W okolicach Akademii Sztuk Pięknych (ulice Źródłowa, Sporna, Smutna, Telefoniczna), e) W okolicach Politechniki Łódzkiej (infrastruktura na kampusie oraz wokół niego).	
XI	1. Pasy rowerowe na ulicach Lutomierskiej i Pojezierskiej od al. Włókniarzy na wschód. Pas na Pojezierskiej podłączony do PdR przez Zgierską do Julianowskiej. Pas na Lutomierskiej podłączony do już istniejącego i dalej do DDR na ul. Zachodniej.	1. Przyjmuję do wiadomości. We wskazanych miejscach zostają wytyczone szlaki rowerowe. Jednocześnie informuję, że w wymienionych lokalizacjach wyznaczenie pasów rowerowych możliwe jest na odcinkach, gdzie szerokość jezdni wynosi min. 9m.
	2. Wybudowanie DDR na osiedlu Wielkopolska od ul. Turoszowskiej przez mostek na rzece Bałutce do ul. Żubardzkiej i PdR na al. Włókniarzy, To połączenie odciążyłoby skrzyżowanie Wielkopolska/Włókniarzy.	2. Uwzględniam wniosek. Wskazane rozwiązanie jest już zawarte w docelowym układzie dróg rowerowych.
	3. Zastosowanie znaków C16+T22 na północnej stronie ul. Aleksandrowskiej (wiadukt) i wykonanie przejazdu w ul. Brukowej, tak, aby można było z wiaduktu zjechać i dalej ul. Brukową lub Helską. Strona południowa wiaduktu ma bardzo wąskie gardło nad torami kolejowymi i zostałoby odciążone.	3. Uwzględniam wniosek z zastrzeżeniem, że przedstawiona propozycja stanowi konkretne rozwiązanie projektowe wynikające z organizacji ruchu. We wskazanym miejscu wkreślam wydzieloną drogę dla rowerów / ciąg pieszo – rowerowy.
	4. Zastosowanie znaków C16-T22 na al. Włókniarzy (zachodnia strona) od ul. Wielkopolskiej do Żubardzkiej. Pisałem do Państwa jakis czas temu w tej sprawie, dostałem odpowiedź nie na temat, a na ponowne pismo odpowiedzi już nie dostałem.	4. Uwzględniam wniosek z zastrzeżeniem, że przedstawiona propozycja stanowi konkretne rozwiązanie projektowe wynikające z organizacji ruchu. We wskazanym miejscu wkreślam wydzieloną drogę dla rowerów / ciąg pieszo – rowerowy.
	5. Zastosowanie znaków C16+T22 na ul. Aleksandrowskiej (południowa strona) od ul. Traktorowej do Rydzowej wraz z przejazdami dla rowerów. Dalej budowa DDR do Aleksandrowa Łódzkiego.	5. Uwzględniam wniosek z zastrzeżeniem: ul. Aleksandrowska posiada ograniczenie prędkości równe 70km/h. W świetle obowiązujących przepisów rowerzyści mogą poruszać się po istniejących chodnikach.
	6. Wymalowanie pasów rowerowych w ul. Kaczeńcowej i połączenie ul. Rojnej z Lnianą.	6. Przyjmuję do wiadomości i jednocześnie informuję, że Pasy rowerowe wzdłuż ulicy Kaczeńcowej mogą stanowić rozwiązanie tymczasowe do momentu utworzenia dróg rowerowych po obydwu stronach jezdni. Ze względu na charakter osiedla Teofilów przekrój ulicy Kaczeńcowej jest znacznie przeskalowany i docelowo powinna zostać zawężona.

	7. Wymalowanie pasów na ulicach Rąbieńska, Złotno, Krakowska od ulicy Kwiatowej do Konstantynowskiej.	7. Uwzględniam wniosek częściowo. W przypadku ulicy Krakowskiej, na której występuje wzmożony ruch samochodowy przewiduje się wytyczenie przebiegu wydzielonej ścieżki rowerowej (na odcinku Konstantynowska – Złotno/Kwiatowa). Dla ul. Krakowskiej proponuje się alternatywnie szlak rowerowy ulicą Krańcową. W przypadku ulic Rąbieńskiej oraz Złotno wkreślam szlak rowerowy – wytyczenie pasów dla rowerów stanowi jedno z możliwych w tym miejscu rozwiązań projektowych.
	8. Przebudowa i budowa DDR po stronie północnej w ul. Drewnowskiej na odcinku od al. Włókniarzy do ul. Piwnej.	8. Nie uwzględniam wniosku. Wskazana lokalizacja jest już uwzględniona w projekcie sieci dróg rowerowych.
	9. Wykonanie czwartego wlotu, tylko dla rowerów, z ul. Piwnej do istniejącej DDR prowadzącej do Manufaktury.	9. Nie uwzględniam wniosku. Możliwe jest natomiast wyznaczenie przejazdu rowerowego przez ul. Drewnowską w sąsiedztwie przejścia dla pieszych.
	10. Wykonanie czwartego wlotu, tylko dla rowerów, z ul. Łanowej do budowanej DDR w ul. Traktorowej. To co wykonano na tym skrzyżowaniu, nie nadaje się do jazdy. Rowery są wyrzucane z jezdni, na rzecz samochodów, tylko po to aby pokonać proste skrzyżowanie.	10. Nie uwzględniam wniosku. Proponowane rozwiązanie zostało konsultowane ze przedstawicielami środowisk rowerowych i właśnie w takiej formie zostało wskazane jako optymalne.
	11. Inne propozycje i opinie dotyczące projektu „Strategii rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi w latach 2015 – 2020+”: Można zastanowić się nad wprowadzaniem oznakowania np. a). b) Oznaczenie dróg rowerowych dwukierunkowych c) Znak C-13 z pojedynczą strałką pionową w górę - droga rowerowa jednokierunkowa. Takie oznakowanie sprawdziłoby się na ul. Rojnej, gdzie spora część rowerzystów jeździ lewą strona czyli pod prąd. Oznaczenie kierunków i kilometrów	11. Nie uwzględniam wniosku. Szczegółowe rozwiązania projektowe nie stanowią przedmiotu konsultacji.
XII	1. Pas rowerowy wzdłuż ulicy Dubois i pas lub DDR albo chociaż jakieś pobocze wzdłuż ul. Dennej. Ruch rowerowy jest tam spory, ale aż strach jechać tamtędy.	1. Nie uwzględniam wniosku. W przypadku ulicy Dubois przewiduje się uspokojenie ruchu poprzez uporządkowanie parkowania. Ulica Denna nie stanowi ciągu komunikacyjnego o priorytetowym znaczeniu dla sieci dróg rowerowych na terenie miasta. Jednocześnie ze względu na charakter tej ulicy nie

		przewiduje się wytyczenia w niej wydzielonej drogi dla rowerów ani pasów rowerowych. Ewentualne zmiany wymagają dużych działań inwestycyjnych.
XIII	1. Przewiduje się stanowczo za mało pasów rowerowych i kontrapasów. Brakuje kontrapasów chociażby na ulicach Jaracza i Tuwima. Zdaję sobie sprawę z tego, że to oznaczałoby podjęcie bardzo trudnej decyzji likwidacji miejsc postojowych dla samochodów lub likwidacji po jednym pasie ruchu dla samochodów.	1. Nie uwzględniam wniosku. Propozycje wymagają całkowitego przeorganizowania ruchu kołowego w obszarze Śródmieścia. Zakres koniecznych w związku z przedstawionymi propozycjami zmian wykracza poza niniejsze Konsultacje, wymaga szerokich prac planistycznych oraz wybudowania obwodnicy centrum, a także zmian w systemie komunikacji zbiorowej.
	2. Natomiast akceptowalnym rozwiązaniem byłoby przynajmniej wprowadzenie na ulicach jednokierunkowych w ścisłym centrum buspasów z możliwością korzystania z nich przez rowerzystów. Usprawniłoby to działanie MPK, ograniczyłoby opóźnienia, a przy zwiększeniu częstotliwości kursowania zwiększyłoby to ilość pasażerów MPK, którzy chętniej korzystali by z MPK w centrum miasta, gdyby była szybsza i bardziej niezawodna niż jest obecnie i była by szybsza i tańsza od samochodu. Większa dostępność infrastruktury rowerowej zachęciłaby mieszkańców do przesiadania się z samochodów również na rowery. Przy czym na obszarze centrum miasta rowerzyści nie przeszkadzali by autobusom na buspasie, bo ich prędkości byłyby zbliżone.	2. Nie uwzględniam wniosku. Propozycje wymagają całkowitego przeorganizowania ruchu kołowego w obszarze Śródmieścia. Zakres koniecznych w związku z przedstawionymi propozycjami zmian wykracza poza niniejsze Konsultacje, wymaga szerokich prac planistycznych oraz wybudowania obwodnicy centrum, a także zmian w systemie komunikacji zbiorowej.
	3. Kolejnym rozwiązaniem, które można by było zastosować jest stosowanie układu jezdni jednokierunkowych (od prawej): buspas z dopuszczeniem ruchu rowerowego, następnie kontrapas, następnie pas ruchu dla samochodów, a dalej, jeśli się zmieszczą, miejsca parkingowe. Należy dążyć do umieszczania rowerzystów NA JEZDNI w widocznym miejscu. Nie separować ich od samochodów na DDRach, które miejscami nie są wcale potrzebne. Inwestować na terenie centrum w pieszych, rowerzystów i transport publiczny z naciskiem na tramwaj oraz ŁKA. Stosowanie śmielszych rozwiązań uspokajających ruch w centrum. Woonerf na 6 sierpnia jest najlepszym tego przykładem – wszyscy użytkownicy ruchu ze sobą koegzystują, świat się z tego powodu nie skończył, chociaż tak wieszczono.	3. Nie uwzględniam wniosku. Propozycje wymagają całkowitego przeorganizowania ruchu kołowego w obszarze Śródmieścia. Zakres koniecznych w związku z przedstawionymi propozycjami zmian wykracza poza niniejsze Konsultacje, wymaga szerokich prac planistycznych oraz wybudowania obwodnicy centrum, a także zmian w systemie komunikacji zbiorowej.

	4. Proszę o uwzględnienie przejazdu rowerowego obok przejścia dla pieszych przebiegającego przez ul. Maratońską między dwoma przystankami autobusowymi (m.in. linie 68 i 98) w rejonie skrzyżowania Maratońska / Popiełuszki. Umożliwi to osobom dojeżdżającym rowerem z osiedla Lublinek na bezpieczny wjazd na planowaną drogę rowerową wzdłuż ulicy Maratońskiej bez konieczności zsiadania z roweru. Na mapie potoków rowerzystów z maja 2014 widać wyraźnie, że rowerzyści jadący od ulicy Spartańskiej preferują skróty poprzez wydeptane ścieżki biegnące wzdłuż ogródków działkowych – albo odbijając w lewo przecinają ul. Maratońską i przejeżdżają przez teren centrum handlowego Atut do ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Popiełuszki; albo dojeżdżają do w/w przejścia dla pieszych przy skrzyżowaniu Maratońska/Popiełuszki i dalej wydeptaną ścieżką w stronę Popiełuszki lub wewnętrznej nitki ul. Maratońskiej (przez kolejne przejście dla pieszych).	4. Uwzględniam wniosek częściowo. Proponowane zmiany zostaną uwzględnione przy wykonywaniu projektu przebudowy ulicy Maratońskiej w ramach budowy dojazdu do drogi S-14.
	5. Proszę o uwzględnienie przejazdu rowerowego przez ul. Maratońską i dojazdu z drogi rowerowej usytuowanej wzdłuż wewnętrznej nitki ulicy Maratońskiej do planowanej stacji B+R Retkinia. W przeciwnym razie dojechanie rowerem do stacji będzie utrudnione i nie będzie zachęcało do korzystania z tej funkcji dojazdu do stacji. W ramach planowanej w nowej perspektywie budżetowej UE przebudowy ul. Maratońskiej proszę również uwzględnić przejazdy rowerowe i fragmenty DDR łączące wewnętrzną nitkę ul. Maratońskiej z ul. Plocka będącą dojazdem do lotniska. Najłatwiej byłoby to zrobić przy przejściu dla pieszych zlokalizowanym przy przystankach autobusowych Maratońska 91.	5. Uwzględniam wniosek częściowo. Proponowane zmiany zostaną uwzględnione przy wykonywaniu projektu przebudowy ulicy Maratońskiej w ramach budowy dojazdu do drogi S-14.
	6. Podczas budowy drogi rowerowej wzdłuż ul. Retkińskiej po wschodniej stronie warto by było uwzględnić remont strony zachodniej i wymianę czerwonej kostki betonowej na asfalt, a także modyfikację (wyprostowanie) przebiegu tej drogi, która obecnie meandruje między przystankami, drzewami i parkingami.	6. Przyjmuję do wiadomości.
	7. Brakuje <u>bezpośredniego</u> połączenia planowanej DDR wzdłuż Al. Unii Lubelskiej z południową nitką DDR wzdłuż Bandurskiego. Dziwi też brak DDR wzdłuż ul. Maratońskiej na odcinku Waltera-Janke -> Dworzec Łódź-Kaliska, która umożliwiłaby jadącym z południa Retkinii dojazd do Al. Unii.	7. Nie uwzględniam wniosku. Utworzenie dedykowanej infrastruktury rowerowej łączącej ul. Maratońską i al. Unii wymaga bardzo dużych nakładów inwestycyjnych. Nie przewiduje się pasów rowerowych wzdłuż ul. Maratońskiej między Waltera-Janke a al. Unii, w zamian proponuje się szlak rowerowy w ulicy Bratysławskiej.

	8. Brakuje również przejazdu rowerowego przez ul. Sienkiewicza łączącego Pasaż Schillera z Parkiem im. H. Sienkiewicza. Potrzebna by tam była likwidacja schodków i wybudowanie podjazdu.	8. uwzględniam wniosek z zastrzeżeniem: Park im. Sienkiewicza ma charakter zabytkowy, w związku z czym możliwości przebudowy wjazdu do parku są ograniczone prawnie.
	9. Strefa tempo 30 powinna zostać śmiało wprowadzona w centrum miasta, a przede wszystkim wewnątrz kwartału Ogrodowa-Północna/Mickiewicza-Piłsudskiego/ Zachodnia-Kościuszki/Kilińskiego!!!	9. Przyjmuję do wiadomości. Zakres koniecznych w związku z przedstawioną propozycją zmian wykracza poza niniejsze Konsultacje, wymaga szerokich prac planistycznych oraz wybudowania obwodnicy centrum, a także zmian w systemie komunikacji zbiorowej.
XIV	1. Należy wyznaczyć dodatkową strefę tempo 30 ograniczoną ulicami: al. Włókniarzy, Legionów, Kasprzaka, Drewnowska, Wojska Polskiego, Pankiewicza, al. Palki, Kopcińskiego, Śmigłego-Rydza, Milionowa, Czerwona, Wróblewskiego, Jana Pawła II.	1. Nie uwzględniam wniosku. Propozycje wymagają całkowitego przeorganizowania ruchu kołowego w obszarze Śródmieścia. Zakres koniecznych w związku z przedstawionymi propozycjami zmian wykracza poza niniejsze Konsultacje, wymaga szerokich prac planistycznych oraz wybudowania obwodnicy centrum a także zmian w systemie komunikacji zbiorowej.
	2. Ulice będące granicami strefy powinny znajdować się poza strefą. Ponadto prędkość 50 km/h powinna być dopuszczona na: al. Mickiewicza/Piłsudskiego, Żeromskiego od Politechniki do Zamenhofa, Północnej, Ogrodowej od Nowomiejskiej do Zachodniej, al. Kościuszki i Zachodniej (w całości), Wólczańskiej od Czerwonej do Radwańskiej (do czasu wybudowania przedłużenia al. Kościuszki), Uniwersyteckiej, Nowotargowej od Dworca Fabrycznego do Tuwima, Nowowęglowej.	2. Nie uwzględniam wniosku. Propozycje wymagają całkowitego przeorganizowania ruchu kołowego w obszarze Śródmieścia. Zakres koniecznych w związku z przedstawionymi propozycjami zmian wykracza poza niniejsze Konsultacje, wymaga szerokich prac planistycznych oraz wybudowania obwodnicy centrum a także zmian w systemie komunikacji zbiorowej.
	3. Układ ten bazuje na założeniu Hansa Mondermanna, że kierowca jest w stanie wytrzymać jazdę 30 km/h do 3 kilometrów, a następnie należy zapewnić mu możliwość poruszania się z prędkością 50 km/h.	3. Nie uwzględniam wniosku. Propozycje wymagają całkowitego przeorganizowania ruchu kołowego w obszarze Śródmieścia. Zakres koniecznych w związku z przedstawionymi propozycjami zmian wykracza poza niniejsze Konsultacje, wymaga szerokich prac planistycznych oraz wybudowania obwodnicy centrum a także zmian w systemie komunikacji zbiorowej.
	4. Decyzja o wyznaczaniu lub niewyznaczaniu pasów na ulicach w strefie tempo 30 powinna zależeć od natężenia ruchu oraz sytuacji z parkowaniem (na ulicach o bardzo dużym ruchu pasy są pożądane pomimo uspokojenia do 30 km/h).	4. Nie uwzględniam wniosku. Propozycje wymagają całkowitego przeorganizowania ruchu kołowego w obszarze Śródmieścia. Zakres koniecznych w związku z przedstawionymi propozycjami zmian wykracza poza niniejsze Konsultacje, wymaga szerokich prac planistycznych oraz wybudowania obwodnicy centrum a także zmian w systemie komunikacji zbiorowej.
	5. Wszystkie ulice obecnie jednokierunkowe w tej strefie powinny być dwukierunkowe dla rowerów.	5. Nie uwzględniam wniosku. Propozycje wymagają całkowitego przeorganizowania ruchu kołowego w obszarze Śródmieścia. Zakres koniecznych w związku z przedstawionymi propozycjami zmian wykracza poza niniejsze Konsultacje, wymaga szerokich prac planistycznych oraz wybudowania obwodnicy centrum a także zmian w systemie komunikacji zbiorowej.

	6. Ponadto należy: uspokoić ruch do 30 km/h na ulicy Piotrkowskiej od Czerwonej do pl. Niepodległości ("trasa" rowerowa", która ma przebiegać całą Piotrkowską jest zbyt enigmatycznym sformułowaniem).	6. Nie uwzględniam wniosku. Obecna organizacja ruchu skutecznie wymusza ograniczenie prędkości.
	7. Należy również wybudować drogę rowerową po południowej stronie Mickiewicza/Piłsudskiego od al. Kościuszki do al. Śmigłego-Rydza.	7. Uwzględniam wniosek.
	8. Wymalowanie pasów ruchu dla rowerów na ulicach Kościuszki (od Radwańskiej do Zamenhoffa) (poprawa bezpieczeństwa na bardzo uczęszczanych zgodnie z badaniami ruchu szlakach).	8. Nie uwzględniam wniosku. Al. Kościuszki na odc. Żwirki - Radwańska przewidziana jest do przebudowy (w przekroju znajdzie się wydzielona droga dla rowerów). Jednocześnie informuję, że ze względu na uspokojenie ruchu na sąsiedniej ul. Piotrkowskiej nie przewiduje się dodatkowej infrastruktury rowerowej na al. Kościuszki.
	9. Stworzenie ciągu pieszo-rowerowego łączącego Piotrkowską i Łąkową poprzez Pasaże Józefowskiego, Anny Rynkowskiej, i dalej za szpitalem WAM – stworzenie alternatywy dla zatłoczonej drogi rowerowej wzdłuż Mickiewicza.	9. Nie uwzględniam wniosku. W ramach przebudowy Trasy W-Z przewiduje się budowę drogi rowerowej po obu stronach al. Mickiewicza na wymienionym odcinku.
XV	1. Wykonanie wjazdów na końcach ul. Turoszowskiej i Narodowej umożliwiających przedostanie się na/z DDR wzdłuż ul. Limanowskiego, podobnie jak na trasie wzdłuż ul. Zgierskiej np. przy Czereśniowej.	1. Uwzględniam wniosek.
	2. Zanim na przestrzeni następnych 5 lat na ul. Nowe Sady pojawią się wydzielone drogi dla rowerów lub ciągi pieszo-rowerowe proponuję do wyłączonych z zakazu autobusów MPK i pojazdów mieszkańców dołączyć rowery (odcinek Obywatelska – Elektronowa).	2. Przyjmuję do wiadomości. Zwracam uwagę, że przedstawiona propozycja stanowi konkretne rozwiązanie projektowe nie będące przedmiotem konsultacji.
	3. Przejazd przez ul. Limanowskiego po płd. stronie, w chwili obecnej oznacza to 70m przemarszu z rowerem u boku.	3. Uwzględniam wniosek w ramach działań inwestycyjnych.
	4. Poszerzenie przejazdu na wiadukcie na ul. Aleksandrowskiej - najbliższy w kierunku płd. przejazd przez tory kolejowe na zachodnią stronę Łodzi jest przy al. Unii, a na północ nie ma już żadnego, auta na wiadukcie mają po 3 pasy w każdą stronę, piesi i rowery mają ~1,5m w obie strony. Teraz są chwile, że trzeba stać czekając na przejechanie/ przejście kogoś z naprzeciwka, po wybudowaniu DDR-ów na Teofilowie i połączenie sieci z Aleksandrowem ilość podróżujących na pewno wzrośnie.	4. Przyjmuję do wiadomości. Przebudowa wiaduktu wymaga bardzo dużych nakładów inwestycyjnych.

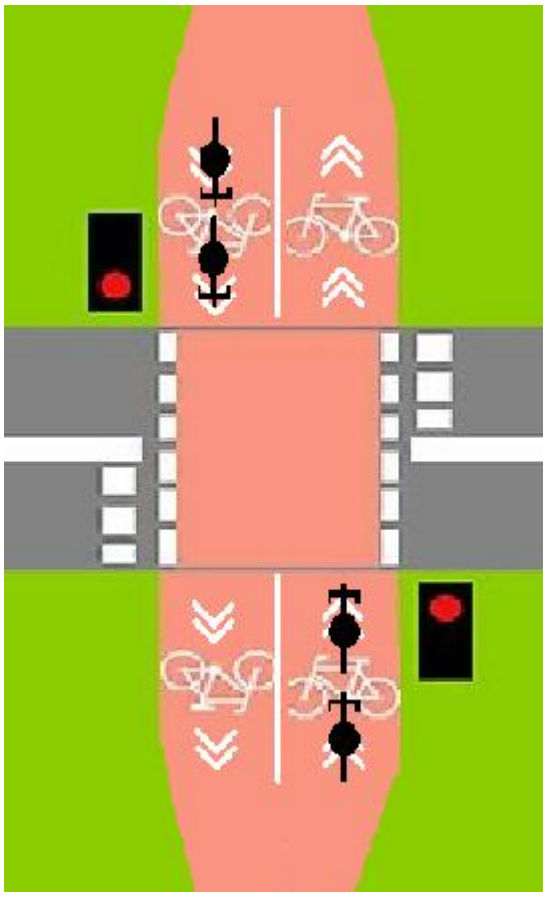
	5. Propozycja włączenia sygnalizacji na DDR-ach do ogólnej włączającej się dla jezdni lub zrównanie fazy; jednoczesne zielone dla kierunku- detektory włączają zielone światło 2-5 s. później, wtedy to rowerzysta gdy już ma zielone musi przepuścić skręcające auta, które widząc, że na przejeździe jest czerwone zaczynają nań wjeżdżać (a nie zawsze mogą odjechać gdy np. za skrzyżowaniem jest przystanek, vide Aleksandrowska/Bielicowa-Warecka) Propozycja wcześniejszej detekcji - gdy rowerzysta nie nadjedzie w porę by detektor w najbliższej fazie zadziałał oznacza czekanie dodatkową zmianę świateł, widząc, że dla tego kierunku zielone światło umożliwia samochodom przejazd przez ~½ min., czas w zupełności wystarczający by pokonać skrzyżowanie w obie strony; są to sytuacje irytujące i dyskryminujące, skutkujące łamaniem przepisów.	5. Nie uwzględniam wniosku. Program sygnalizacji musi być zgodny z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 nr 220 poz. 2181). Sygnalizatory S-6 stanowią osobne grupy, a czas wyświetlania sygnałów na nich jest uzależniony od czasów międzyzielonych dla poszczególnych grup.
XVI	1. Stworzenie stref ruchu uspokojonego w całym kwartale Zachodnia, Piłsudskiego, Kopcińskiego, Północna (z wyłączeniem ulic Uniwersyteckiej, Nowotargowej, Nowowęglowej oraz na obszarze Starego Polesia pomiędzy ulicami Mickiewicza, Włókniarzy, Drewnowską i Zachodnią. Celem jest tworzenie centrum gdzie samochody nie dominują przestrzeni, poprawa bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców centrum, co w przyszłości ma zaowocować we wzroście migracji młodych ludzi do centrum jako miejsca w którym dobrze się żyje, jest spokój, jest bezpiecznie zamiast rozwijania osiedli podmiejskich (jak Olechów).	1. Przyjmuję do wiadomości. Zwracam uwagę, że propozycja wymagają całkowitego przeorganizowania ruchu kołowego w obszarze strefy wielkomiejskiej. Zakres koniecznych w związku z przedstawioną propozycją zmian wykracza poza niniejsze Konsultacje, wymaga szerokich prac planistycznych oraz wybudowania obwodnicy centrum, a także zmian w systemie komunikacji zbiorowej.
	2. Stworzenie korytarza Płn-Płd w śladzie ulic Wierzbowa, Przędzalniana (od Północnej do Piłsudskiego). Połączenie ulic Wierzbowej i Przędzalnianej przy okazji budowy NCŁ stwarza pokusę dla kierowców do omijania korytarza DK14. Wzrost liczby podróżujących rowerzystów, zawężenie ulic i stworzenie priorytetu dla rowerzystów na tym szlaku powinien ten trend powstrzymać. Ulice te mają we wszystkich opracowaniach transportowych charakter lokalny i wprowadzenie na nich ruchu międzydzielnicowego odbędzie się ze szkodą dla mieszkańców oraz istniejących tam instytucji (szkoły i przedszkola). Dodatkowo oprócz zawężenia jezdni poprzez wymalowanie pasów ruchu dla rowerów należy uniemożliwić omijanie tym szlakiem DK14 poprzez	2. Nie uwzględniam wniosku. Szerokość jezdni zarówno istniejących odcinków uli: Wierzbowej, jak i Przędzalnianej oraz projektowanego przebudowywanego odcinka ul. Wierzbowej wynosi 7-8 metrów, tzn. są one zbyt wąskie, żeby wyznaczyć pasy rowerowe.

	wprowadzenia zakazu skrętu dla aut z ulicy Uniwersyteckiej we Wierzbową w lewo na południe oraz uniemożliwienie przejazdu samochodom na wprost Wierzbową przez Uniwersytecką zarówno z południa na północ (tak jak obecnie) jak i z północy na południe.	
	3.Wymalowanie pasów dla rowerów na Uniwersyteckiej (zamiast separowanej ddr) od Ronda Solidarności do Narutowicza wraz z budową przejazdów na wszystkich wlotach przy Placu Pokoju oraz skrzyżowaniu z Jaracza i Kamińskiego. Cel – zwiększenie bezpieczeństwa na ruchliwej ulicy.	3. Nie uwzględniam wniosku. Ulica Uniwersytecka ma stanowić jeden z głównych dojazdów do Nowego Centrum Łodzi i ze względu na przewidywane natężenie ruchu kołowego właściwsze jest wybudowanie odseparowanej drogi rowerowej.
	4. Na Placu Pokoju umożliwienie poruszanie się rowerem w kierunkach: a. Wierzbowa na Północ – poprzez przejazd rowerowy b. Rewolucji na Wschód – kontrapas do ulicy Kamińskiego Cel – uprzywilejowanie ruchu rowerowego poprzez skrócenie drogi przejazdu w niektórych relacjach.	4. Uwzględniam wniosek częściowo. Proponowane połączenie z ul. Wierzbową jest możliwe do utworzenia w ramach inwestycji polegającej na przebudowie Placu Pokoju.
	5. Zwiększenie dostępności rowerowej Wydziału Ek-Soc. Wydział ten jest dużym generatorem ruchu (kilka tysięcy studentów), a jest prawie całkowicie odcięty od infrastruktury rowerowej. Należy połączyć nową drogę dla rowerów przez tereny UŁ ulicą Jaracza aż do Uniwersyteckiej. Na odcinku od Uniwersyteckiej do POW poprawić nawierzchnię przy prawej krawędzi drogi (wraz ze zróżnicowaniem nawierzchni np. płyty granitowe), wymalowanie sierżantów i znaki informacyjne pionowe (z prośbą o pozostawienie prawej krawędzi dla jazdy rowerem) na przykład takie jak ten:	5. Przyjmuję do wiadomości. Proponowane oznakowanie może zostać wprowadzone po zmianie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach(Dz. U. z 2003 nr 220 poz. 2181). Jednocześnie informuję, że propozycja dotyczy konkretnego rozwiązania projektowego, nie będącego przedmiotem konsultacji.

	 Znaki informacyjne nie muszą być zgodne z PORD. Podobne znaki zachęcające do bezpiecznego wyprzedzania funkcjonują w Gdańsku.	
	6. Zwiększenie dostępności Wydziału EkSoc – Kontrapas w ulicy Rewolucji od Sterlinga do Kilińskiego.	6. Nie uwzględniam wniosku. Krótki odcinek kontrapasa bez powiązania z inną infrastrukturą rowerową byłby mylący i nie usprawniłby ruchu.
	7. Poprawa dostępności Dworca Łódź Fabryczna – droga na Północ, w śladzie ulicy Sterlinga (od Północnej), pas i kontrapas na ulicy Jaracza od POW do Sterlinga, przejazd w ulicy POW przez Narutowicza i dalej pasy do dworca.	7.Przyjmuję do wiadomości. Wyznaczanie pasów rowerowych prowadzących do Nowego Centrum Łodzi powinno zostać poprzedzone obserwacjami struktury ruchu po otwarciu NCŁ.
	8. Ulica Piotrkowska jest jednym z najważniejszym szlaków dla rowerzystów. Obecnie brak jest jednak infrastruktury pozwalającej w bezpieczny sposób na nią wjechać (poza DDR na Piłsudskiego i Mickiewicza). Ze względu na spokojny ruch ma ona możliwość przyjęcia jeszcze większego ruchu jednak musimy umożliwić rowerzystom wjazd na nią poprzez: a) Wprowadzenie znakiem pionowym strefy zamieszkania na całym odcinku Piotrkowskiej od Placu Wolności do Piłsudskiego, lub rozwiązanie minimum to przesunięcie znaków ograniczenia prędkości do 20km/h ze skrzyżowania z Piotrkowską do skrzyżowań z ulicami Sienkiewicza, Kościuszki, Wschodnia i Zachodnią),	8. Uwzględniam uwagi jak poniżej: a) Propozycja utworzenia strefy zamieszkania na ul. Piotrkowskiej była brana pod uwagę. Nie wybrano tego rozwiązania, ze względu na konieczność wyznaczenia miejsc postojowych. Obniżenie prędkości do 20km/h na przecznicach Piotrkowskiej na odcinkach do sąsiednich przecznic jest niewskazane ze względu na ruch komunikacji zbiorowej. Jednocześnie informuję, że propozycja dotyczy konkretnego rozwiązania projektowego, nie będącego przedmiotem konsultacji. b) Nie przewiduje się malowania pasów rowerowych na nawierzchni kamiennej ze względu na bardzo niską trwałość. Infrastruktura dedykowana

	b) Nowomiejska - wymalowanie pasów rowerowych oraz zmiana nawierzchni na odcinku od Pl. Wolności do Północnej plus znaki z punktu A, c) Pomorska/Legionów – wymalowanie pasów rowerowych na odcinku pomiędzy Wschodnią i Zachodnią, d) Próchnika/Rewolucji i Jaracza/Więckowskiego – na odcinku pomiędzy Wschodnią i Zachodnią – dopuszczenie kontraruchu, wymalowanie sierżantów na jezdni wraz z pionowymi znakami informacyjnymi oraz wyróżnienie nawierzchni płytami granitowymi (tak jak na ulicy Tuwima), e) Narutowicza/Zielona – zamknięcie odcinka od Zachodniej do Wschodniej dla ruchu samochodowego, dopuszczenie jedynie MPK i rowerów, f) 6 Sierpnia, Traugutta, Moniuszki – uspokojenie ruchu, bez budowy separowanej infrastruktury, dopuszczenie kontra ruchu, g) Tuwima/Struga – pasy ruchu i kontrapasy po obu stronach na odcinku od Kościuszki do wjazdu do parku Sienkiewicza wraz z wymianą nawierzchni na ulicy Tuwima (płyty granitowe lub inna wygodna dla rowerów), h) Zamenhoffa/Nawrot – przywrócenie kontrapasu na Zamenhoffa, i) Wigury/Żwirki – wymalowanie pasów i kontrapasów wraz z remontem nawierzchni na odcinku Kościuszki-Sienkiewicza, zamknięcie dla ruchu kołowego ulicy Żwirki, j) Radwańska – wraz z budową dalszej części ulicy Kościuszki pojawia się możliwość uspokojenia ruchu na Radwańskiej, powinno się to odbywać poprzez wymalowanie pasów ruchu dla rowerów, k) Brzeźna – pasy rowerowe do włączenia w Pasaż Abramowskiego, l) CPR na wysokości Potza od Potza do Piotrkowskiej przy okazji budowy przedłużenia Kościuszki, ł) Skorupki – pasy rowerowe aż do DDR przy Politechniki, m) Tymienieckiego – pasy rowerowe od Piotrkowskiej aż do Rydza Śmigłego, n) Połączenie Placu Reymonta z Wróblewskiego przez wyburzoną fabrykę, o) Na Placu Reymonta wymiana nawierzchni (tak jak na Tuwima: płyty granitowe przy prawej krawędzi), wraz z umożliwieniem jazdy pod prąd wokół całego placu plus znaki informacyjne.	rowerzystom zostanie wprowadzona na Nowomiejskiej podczas jej przebudowy. c) Nie przewiduje się wyznaczenia pasów rowerowych na ulicach: Legionów i Pomorskiej. Ich wprowadzenie zmuszałoby do jazdy samochodem po torowisku. d, g, h) Dopuszczenie kontraruchu na wymienionych przecznicach przy istniejącej geometrii skrzyżowań z ul. Piotrkowską jest niemożliwe bez likwidacji 1 pasa ruchu. e) Wymieniony odcinek jest objęty zakazem ruchu, z wyłączeniem komunikacji zbiorowej, rowerów i wjazdów docelowych f) Dopuszczenie kontraruchu po woonerfach wymaga zaprojektowania części przeznaczonej do ruchu pojazdów o szerokości pozwalającej na swobodne mijanie samochodów i rowerów. i) Szerokość jezdni ulic: Żwirki i Wigury wynosi ok. 8 metrów, jest to szerokość zbyt mała dla wyznaczenia obustronnych pasów rowerowych. Ulica Wigury posiada nawierzchnię kamienną, na której oznakowanie poziome jest bardzo nietrwałe. Nie przewiduje się ograniczania możliwości wjazdu w ul. Żwirki, ponieważ po zakończeniu przebudowy Trasy W-Z nie będzie po niej odbywał się ruch tramwajów o takim natężeniu jak obecnie. j) Szerokość jezdni ulicy Radwańskiej wynosi ok. 8 metrów, jest to szerokość zbyt mała dla wyznaczenia obustronnych pasów rowerowych. k) Szerokość jezdni ulicy Brzeźnej wynosi ok. 8,5 metra, co nie pozwala na jednoczesne wyznaczenie pasów rowerowych i postojowych. l) Nie ma przeciwwskazań dla dopuszczenia ruchu rowerowego po al. PCK ł) Natężenie ruchu samochodowego na ul. Skorupki nie uzasadnia separowania ruchu drogowego m) Szerokość jezdni ulicy Tymienieckiego wynosi ok. 8,5 metra, co nie pozwala na jednoczesne wyznaczenie obustronnych pasów rowerowych. Dedykowana infrastruktura zostanie wprowadzona przy przebudowie ulicy. n) Proponowana droga przebiega przez tereny prywatne. Zadanie nie jest możliwe do zrealizowania.

		o) Układ dróg wraz z alejami parkowymi nie uzasadnia potrzeby wprowadzania kontrapasów na pl. Reymonta
	9. Trasa WZ rozcina miasto na pół i utrudnia komunikację pomiędzy dwoma stronami. Powinny zostać dodane przejazdy dla rowerów przez Trasę na wysokości ulicach Kilińskiego, Targowej i Przędzalnianej. Poprawia to zarówno bezpieczeństwo jak i komfort.	9. Nie uwzględniam uwagi. Ruch w poprzek Trasy W-Z odbywał się będzie poprzez istniejące skrzyżowania z sygnalizacją świetlną. Możliwość przejazdu w poziomie na wysokości ulicy Targowej jest uzależniona od dalszych decyzji dotyczących realizacji ulicy Nowotargowej.
	10. W celu obniżenia kosztów, przyspieszenia budowy oraz poprawy bezpieczeństwa proponowane w strategii separowane ddr na ulicach Narutowicza (od Konstytucyjnej do Kopcińskiego), Krzywickiego (od Narutowicza do Jaracza), Źródłowej, Sterlinga (od Pl. Dąbrowskiego do Pomorskiej), Nowomiejskiej (od Północnej do Podrzecznej) Pomorskiej (od Anstadta do Sterlinga), Anstadta) powinny zostać zastąpione przez pasy ruchu dla rowerów.	10. Nie uwzględniam uwagi. Istniejąca szerokość jezdni wymienionych dróg nie pozwala na jednoczesne funkcjonowanie pasów ruchu dla rowerów, pasów ruchu kołowego, torowiska i pasów postojowych.
	11. Strategia powinna kłaść nacisk na budowę dróg połączonych z siecią (brak ślepych zakończeń, trudności we wjechaniu na ddr).	11. Przyjmuję do wiadomości.
	12. Należy p ołączyć ddr w nowomiejskiej z Piotrkowską przez Plac Wolności.	12. Nie przewiduje się malowania pasów rowerowych na nawierzchni kamiennej ze względu na bardzo niską trwałość. Infrastruktura dedykowana rowerzystom zostanie wprowadzona na Nowomiejskiej podczas jej przebudowy.
	13. Przedłużyć ddr na Północnej do Zachodniej (zamiast tylko do Nowomiejskiej).	13. Uwaga zostanie uwzględniona.
	14. Wymalowanie pasów ruchu dla rowerów na ulicy Pomorskiej od ulicy Kamińskiego do Anstadta.	14. Nie uwzględniam wniosku. Nie przewiduje się wyznaczenia pasów rowerowych na ulicy Pomorskiej. Ich wprowadzenie zmuszałoby do jazdy samochodem po torowisku.
	15. Racjonalizacja sieci: zamiast drogi w ulicy Tramwajowej która prowadzi znikąd donikąd postuluje się budowę drogi opisanej w punkcie B (Wierzbowa, Przędzalniana).	15. Nie uwzględniam wniosku. Szerokość jezdni zarówno istniejących odcinków uli: Wierzbowej, jak i Przędzalnianej oraz projektowanego przebudowywanego odcinka ul. Wierzbowej wynosi 7-8 metrów, tzn. są one zbyt wąskie, żeby wyznaczyć pasy rowerowe. Przebudowywana ulica Tramwajowa posiada drogę rowerową prowadzącą do Parku Staszica.
	16. Wymalowanie pasów ruchu dla rowerów na ulicach Kościuszki (od Radwańskiej do Zamenhoffa) (poprawa bezpieczeństwa na bardzo uczęszczanych zgodnie z badaniami ruchu szlakach).	16. Nie uwzględniam wniosku. Al. Kościuszki od Radwańskiej przewidziana jest do przebudowy. Ze względu na uspokojenie ruchu na sąsiedniej ul. Piotrkowskiej nie przewiduje się dodatkowej infrastruktury rowerowej na al. Kościuszki.
	17. Stworzenie CPR łączącego Piotrkowską i Łąkową poprzez Pasaże Józefowskiego, Anny Rynkowskiej, i dalej za WAM – stworzenie alternatywy dla zatłoczonej drogi wzdłuż Mickiewicza.	17. Nie uwzględniam wniosku. W ramach przebudowy Trasy W-Z przewiduje się budowę drogi rowerowej po obu stronach al. Mickiewicza na wymienionym odcinku.

	18. Przedłużenie pasów rowerowych na ulicy Wólczańskiej aż do Mickiewicza – spójność sieci.	18. Uwzględniam wniosek.
	19. Przywrócenie pasów rowerowych na Kilińskiego wraz z przejazdem na wysokości Pasażu Abramowskiego.	19. Uwzględniam uwagę częściowo. Istniejące pasy rowerowe zostaną utrzymane, nie przewiduje się przejazdu rowerowego połączonego z pasami rowerowymi.
	20. Przedłużenie DDR w ulicy Nowowęglowej aż do Traugutta – spójność sieci i poprawa obsługi komunikacyjnej DŁF.	20. Uwzględniam wniosek. Ruch będzie się odbywał po wydzielonej drodze rowerowej i po placu przed Dworcem Łódź – Fabryczna.
	21. Poszerzenie dróg rowerowych przy trasie WZ w okolicach przejazdów rowerowych(przy Kilińskiego, Kościuszki, Przędzalnianej i Kopcińskiego wraz z wymalowaniem podziału na drodze rowerowej na dwa kierunki zgodnie z rysunkiem: 	21. Nie uwzględniam uwagi. Z uwagi na ograniczoną ilość miejsca w narożnikach skrzyżowań nie ma możliwości zastosowania zaproponowanego rozwiązania. Szczegółowe rozwiązania projektowe nie są przedmiotem niniejszych konsultacji.
	22. Budowa przejazdu dla rowerów przez ulicę Kościuszki na wysokości ulicy 6 sierpnia i dołączenie do ddr w ulicy 6 sierpnia.	22. Nie uwzględniam uwagi. Układ skrzyżowania nie pozwala na wydzielenie przejazdów rowerowych.
	23. Połączenie planowanych pasów rowerowych na ulicy Curie Skłodowskiej.	23. Uwzględniam wniosek z zastrzeżeniem: wytyczenie pasów rowerowych zgodnie z propozycją we wskazanej lokalizacji jest uzależnione od możliwości pomieszczenia w przekroju ulicy dwóch pasów ruchu oraz miejsc postojowych.

	24. Malowanie pasów rowerowych na Placu Dąbrowskiego łączących Narutowicza i Sterlinga.	24. Przyjmuję do wiadomości. Realizacja jest uzależniona od zagospodarowania placu po otwarciu Nowego Centrum Łodzi, obecnie nie ma możliwości wyznaczenia pasów rowerowych ze względu na funkcjonowanie pętli autobusowych.
	25. Poprawę dostępności DDR na Uniwersytecie (obniżenie krawężników przy Liceum UŁ, likwidację ogrodzenia i budowę łącznika z parkingu przy Wydziale Farmaceutycznym UM.	25. Nie uwzględniam wniosku. Uwagi dotyczą terenów nienależących do Miasta.
	26. budowę parkingu rowerowego przy Wydziale Zarządzania UŁ i BUŁ.	26. Nie uwzględniam wniosku. Uwagi dotyczą terenów nienależących do Miasta.
	27. stworzenie strefy ruchu uspokojonego na północ od Narutowicza pomiędzy Kopcińskiego Pomorską i Konstytucyjną – budowę wyniesionych przejść dla pieszych na Matejki przy WZ i Wydziale Matematyki.	27. Uwzględniam wniosek.
	28. Połączenie drogi rowerowej w śladzie kolei Scheiblera z ddr przy Piłsudskiego.	28. Uwzględniam wniosek.
	29. Po wybudowaniu S14 pojawi się możliwość uspokojenia ruchu na DK14, należy wtedy zbudować przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów pomiędzy ulicą Przędzalnianą i Parkiem Podolskim przez Rydza-Śmigłego.	29. Przyjmuję do wiadomości. Przejście musi być wyposażone w sygnalizację świetlną.
	30. Budowa pasów rowerowych zamiast separowanej drogi rowerowej na Tatrzańskiej, Felińskiego, Niciarnianej, Lodowej i Milionowej.	30. Uwzględniam wniosek ze modyfikacją: na wskazanych ulicach zostaje zaznaczony szlak rowerowy w miejsce wydzielonych dróg rowerowych. Możliwość wytyczenia pasów rowerowych stanowi jedno z rozwiązań projektowych, które zostaną rozpatrzone we wskazanej lokalizacji.
	31. Wymalowanie pasów rowerowych na ulicy Śląskiej od Niższej do Parku na Młynku.	31. Nie uwzględniam uwagi. Szerokość jezdni wynosząca poniżej 7 m nie pozwala na wyznaczenie pasów rowerowych.
	32. Malowanie pasów rowerowych zamiast ddr wewnątrz osiedla na Widzewie.	32. Nie uwzględniam wniosku. We wskazanej lokalizacji ze względu na uspokojony charakter ulic zostaje wkreślony szlak rowerowy bez dodatkowej infrastruktury dedykowanej rowerom.
	33. Nowa DDR na Tomaszowskiej (łącząca Dąbrowskiego i Ofiar Terroryzmu) – uspójnienie sieci i umożliwienie wygodnego dojazdu do miejsc pracy, wzrost bezpieczeństwa (duży ruch ciężki).	33. Uwzględniam wniosek.
	34. Piłsudskiego – południowa nitka od Niciarnianej do Paryskiej wraz z przejazdem – uspójnienie sieci, rozładowanie dużego ruchu na linii Widzewskiej i umożliwienie dojazdu do nowej drogi w śladzie kolei Scheiblera.	34. Uwzględniam wniosek.
	35. Budowa drogi rowerowej wzdłuż torów kolejowych pomiędzy Przybyszewskiego i Dąbrowskiego (zaleta - brak kolizji z innymi drogami).	35. Nie uwzględniam wniosku. Propozycja dotyczy terenów, którymi Miasto nie dysponuje.

	36. Pasy rowerowe na fragmencie ulic Nawrot, Nowa żeby umożliwić zjazd z Kopcińskiego w stronę Tuwima.	36. Nie uwzględniam wniosku. Szerokość jezdni nie pozwala na wyznaczenie pasów rowerowych, jednocześnie jest możliwość przejazdu w proponowanej relacji w ruchu ogólnym.
	37. Uzupełnienie infrastruktury na połączeniu Niciarnianej i Piłsudskiego (tak żeby umożliwić jazdę we wszystkich relacjach).	37. Uwzględniam wniosek.
	38. Wymalowanie pasów rowerowych na wiadukcie na Pomorskiej przy CKD, droga jest tam bardzo szeroka, więc malowanie pasów ma cel głownie BRD (obniżenie prędkości pojazdów) oraz dojazd do stacji ŁKA.	38. Nie uwzględniam wniosku. Przewiduje się rozwój istniejącej drogi w poziomie terenu. Wzdłuż wiaduktu (na poziomie +1) brak obiektów uzasadniających ograniczanie prędkości pojazdów.
	39. Wprowadzenie kontraruchu na Dowborczyków, Sosnowej, Stockiej oraz wszystkich uliczkach osiedlowych w kwadracie Puszkina, Rokicińska, Augustów, Przybyszewskiego.	39. Uwzględniam wniosek częściowo. Realizacja uzależniona od szerokości jezdni i możliwości wyznaczenia kontrapasów.
	40. Malowanie pasów rowerowych na Targowej od Piłsudskiego do parku Kilińskiego i przez park do Tymienieckiego.	40. Uwzględniam wniosek częściowo. Natężenie ruchu samochodów na odcinku Targowej od Piłsudskiego do Tylnej nie uzasadnia separowania ruchu rowerowego. Ułatwienie przejazdu przez park Kilińskiego stworzy interesujący odcinek drogi.
	41. Strategia powinna odnosić się do zapisów Karty Brukselskiej którą Pani Prezydent podpisała. W szczególności powinno się w niej znaleźć potwierdzenie planów w zakresie udziału rowerów w transporcie, działania na rzecz zwiększenie bezpieczeństwa oraz zmniejszenie ryzyka kradzieży.	41. Przyjmuję do wiadomości. Niniejsze uwagi nie stanowią przedmiotu konsultacji.
	42. Celem strategii nie powinna być sama w sobie budowa dróg rowerowych. Celem strategii powinna być poprawa jakości życia w mieście poprzez wzrost bezpieczeństwa, ograniczenie zanieczyszczenia, poprawa jakości przestrzeni publicznej. Te cele w szczególności powinny być realizowane w centrum, które w przeciwieństwie do innych duży miast nie jest wymarzoną lokalizacją dla życia dla Łodzian. Dla nich właśnie bezpieczeństwo, cisza, spokój, zieleń są czynnikami decydującymi o wyborze miejsca zamieszkania. Jeżeli dopuścimy do zabetenowania centrum jako przestrzeni dla samochodów to nie powstrzymamy „rozlewania się" miasta i ucieczki najaktywniejszej części społeczeństwa na przedmieścia i do gmin ościennych.	42. Przyjmuję do wiadomości. Niniejsze uwagi nie stanowią przedmiotu konsultacji.
	43. W celu promowania ruchu rowerowego miasto powinno stworzyć szereg ułatwień dla poruszania się rowerzystów czyniąc podróże rowerowe krótszymi i wygodniejszymi od podróży samochodem.	43. Przyjmuję do wiadomości.
	44. Należy umożliwiać kontraruch na ulicach jednokierunkowych (najlepiej wszystkich),	44. Przyjmuję do wiadomości. Uwaga wymaga analizy poszczególnych przypadków osobno.

	45. umożliwić przejazd w relacjach skrętnych niedostępnych dla aut (np. Plac Pokoju, Piotrkowska-Tymienieckiego, Kilińskiego-Tuwima, Kilińskiego-Nawrot).	45. Przyjmuję do wiadomości. Uwaga wymaga analizy poszczególnych przypadków osobno. Szczegółowe rozwiązania projektowe nie stanowią przedmiotu niniejszych konsultacji.
	46. umożliwić wjazd w miejsca gdzie ruch pojazdów jest zabroniony bądź ograniczony a jest dużo miejsca dla pieszych i rowerzystów (Pasaż Schillera, Rubinsteina)	46. Przyjmuję do wiadomości.
	47. dopuścić ruch rowerów na buspasach (przy jednoczesnym poszerzeniu buspasów kosztem pozostałych pasów ruchu, np. na ulicy Kopcińskiego zwężenie pasów ruchu dla aut po 0,5m, poszerzenie buspasa o 1m i dopuszczenie ruchu rowerów).	47. Uwzględniam uwagę częściowo. Szerokość pasa ruchu dla autobusów z dopuszczeniem ruchu rowerów powinna wynosić min. 4,5m. Na ulicy Kopcińskiego nie ma możliwości zawężenia pasów ruchu ze względu na duży ruch samochodów ciężarowych.
	48. Strategia powinna jasno podkreślać konieczność stosowania się do standardów budowy dróg, jak również wspierać ciągłe ich doskonalenie (m.in. w zakresie szerokości pasów, nawierzchni, krawężników, sposobu separacji ruchu, promieni łuków, prędkości projektowej, kolizji z drogami dla samochodów, przejściami dla pieszych).	48. Przyjmuję do wiadomości. Przedstawione uwagi nie stanowią przedmiotu niniejszych konsultacji.
	49. Nowobudowane drogi dla rowerów powinny obowiązkowo być połączone z istniejącą infrastrukturą rowerową poprzez sieć wjazdów, zjazdów i przejazdów dla rowerów.	49. Przyjmuję do wiadomości.
	50. Komunikacja rowerowa powinna być docelowo komunikacją całoroczne (podobnie jak w Kopenhadze, gdzie ruch zimą jest tylko o 20% niższy niż w miesiącach letnich). Należy, więc stworzyć reguły odśnieżania i czyszczenia ddr.	50. Przyjmuję do wiadomości. Przedstawione uwagi nie stanowią przedmiotu niniejszych konsultacji.
	51. Infrastruktura rowerowa to nie tylko drogi, strategia powinna jasno opisywać rozwiązania dotyczące parkowania rowerów, konieczna jest budowa parkingów rowerowych przy obiektach użyteczności publicznej (szkoły, szpitale, banki, poczty, sklepy, dworce kolejowe, przystanki przesiadkowe komunikacji miejskiej).	51. Przyjmuję do wiadomości. Przedstawione uwagi nie stanowią przedmiotu niniejszych konsultacji.
	52. Infrastruktura powinna wspierać bezpieczeństwo rowerzystów nie tylko na prostej drodze ale również w relacjach skrętnych. Potrzebny jest powszechny program malowania śluz rowerowych, popularyzacja skrętu w lewo „na 2 razy”.	52. Przyjmuję do wiadomości. Realizacja propozycji jest uzależniona od zmian w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 nr 220 poz. 2181).
	53. Jedną z największych korzyści wzrostu ruchu rowerowego jest poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez zmniejszenie prędkości aut, uspokojenie ruchu. Aby wzmocnić to oddziaływanie należy upowszechniać system parkingów rowerowych przed przejściami dla pieszych żeby uniemożliwiać parkowania w tych	53. Przyjmuję do wiadomości. Przedstawione uwagi nie stanowią przedmiotu niniejszych konsultacji.

	miejscach samochodom, które w znacznym stopniu utrudniają widoczność.	
	54. Zapisy Karty Brukselskiej zakładają wzrost udziału rowerów w podróżach do 15%. Ten cel nie zostanie zrealizowany jeżeli będziemy jako miasto dalej promowali samochód jako podstawowy środek komunikacji. Należy wprowadzić mechanizmy zniechęcające do wjeżdżania samochodem do centrum: a) rozszerzenie strefy płatnego parkowania b) podniesienie cen parkowania w strefie c) wprowadzenie ograniczenia czasowego parkowania (np. max 3h) d) ograniczenie w wydawaniu abonamentów dla mieszkańców strefy (max 1 auto na 1 adres) e) ograniczenie korzystania z abonamentu dla mieszkańca strefy tylko do miejsca zamieszkania f) podniesienie stawek podatku od nieruchomości dla działek użytkowanych jako parkingi g) wprowadzenie w szerszym zakresie parkingów B+R na węzłach przesiadkowych komunikacji miejskiej h) ograniczeniu użytkowania samochodów służbowych przez urzędy oraz spółki podległe UMŁ Powyższe rozwiązania jeżeli nie znajdą się w strategii rowerowej powinny być przedmiotem dyskusji podczas budowania studium transportowego.	54. Przyjmuję do wiadomości. Przedstawione uwagi nie stanowią przedmiotu niniejszych konsultacji.
	55. Oprócz działań twardych (infrastruktura, drogi, parkingi) strategia powinna zawierać szereg działań miękkich (szkolenia rowerzystów, popularyzowanie dojazdów rowerem do szkół i miejsca pracy, inne działania na rzecz BRD, współpraca z policją). Powstający dokument powinien wskazywać kierunek (czy będziemy się wzorować na osiągnięciach polskich czy zagranicznych).	55. Przyjmuję do wiadomości. Przedstawione uwagi nie stanowią przedmiotu niniejszych konsultacji.

	56. Działania edukacyjne powinny być skierowane również do kierowców pojazdów, którzy często zdawali egzaminy na prawo jazdy w zupełnie innej rzeczywistości rowerowej i nie mieli możliwość podszkolić się z przepisów (które ciągle się zmieniają). Ciekawym rozwiązaniem byłaby kampania informacyjna (np. ulotkowa) gdzie wytłumaczono by najistotniejsze fragmenty PORD dot, rowerzystów (możliwość wyprzedzania, kontraruch, oznakowanie, konieczność jazdy po ddr, ustawianie się na skrzyżowaniach, parkowanie na ddr itp.). Dodatkowo wzorem innych miast Polski warto zainwestować w znaki informacyjne które o tej nauce by przypominały (np. znaki o minimalnym dystansie przy wyprzedzaniu w Gdańsku).	56. Przyjmuję do wiadomości. Przedstawione uwagi nie stanowią przedmiotu niniejszych konsultacji.
	57. ZDIT powinien gromadzić bazę informacji o wypadkach z udziałem rowerzystów wraz z okolicznościami. Cykliczna analiza tej bazy powinna być źródłem nowych rozwiązań w zakresie BRD. Dane to powinny być dostępne dla wszystkich żeby móc oznaczać miejsca niebezpieczne jak również w ramach form partycypacyjnych (np. BO) poprawiać infrastrukturę w tych miejscach.	57. Przyjmuję do wiadomości. Przedstawione uwagi nie stanowią przedmiotu niniejszych konsultacji.
	58. Oprócz danych o bezpieczeństwie ZDIT powinien też gromadzić i udostępniać publicznie dane na temat ruchu rowerowego. Budowana infrastruktura (pętle indukcyjne, wykrywacze mikrofalowe) powinny mieć funkcjonalność liczenia rowerzystów.	58. Przyjmuję do wiadomości.
	59. Należy integrować dane pochodzące z tych baz z danymi pochodzącymi z aplikacji dla rowerzystów (strava, endomondo nie tylko podczas ECC) oraz wypożyczenia i zwroty rowerów miejskich w celu stworzenia możliwie najdokładniejszych map ruchu rowerowego. Te dane powinny być podstawą dla inwestycji w poprawę istniejącej i budowę nowej infrastruktury.	59. Przyjmuję do wiadomości.
	60. Proces powstania drogi rowerowej od pomysłu do oddania często trwa kilka lat. Miasto i ZDIT również powinny planować rozwój infrastruktury na kilka lat do przodu (minimum 5), a nie tak jak dotychczas tylko na 1 rok budżetowy. Należy zagwarantować pieniądze w dłuższej perspektywie by można było wybierać najważniejsze priorytety na kolejne lata w zależności od dostępnych środków i by była możliwość realizowania ambitniejszych projektów które ze względu na poziom komplikacji nie mają szans realizacji w 1 roku budżetowym.	60. Przyjmuję do wiadomości.

	61. Wprowadzenie roweru miejskiego będzie dużym wyzwaniem dla ruchu w centrum. Pojawią się setki jeśli nie tysiące nowych rowerzystów w centrum. Miasto, mieszkańcy i kierowcy muszą się przygotować na ten proces tak by minimalizować ryzyko kolizji dla tej nowej grupy.	61. Przyjmuję do wiadomości.
XVII	1. Rozwój sieci dróg rowerowych można planować dopiero po opracowaniu systemu transportu drogowego miasta Nie uważam, że powstanie nowych dróg rowerowych jest niezbędne. Nowe powinny powstawać wyłącznie przy okazji remontu dróg.	1. Przyjmuję do wiadomości
XVIII	1. Połączenie ze Stokami jest źle pomyślane, ponieważ zupełnie nie uwzględnia trasy, która dziś pokonuje większość mieszkańców jadących z centrum, czyli po prostu przenoszenie roweru przez tory kolejowe, w pobliżu Pomorskiej, mniej więcej na wysokości nowej stacji ŁKA Łódź Stoki. Według strategii rowerzysta jadący Pomorską powinien się cofnąć na osiedle Grembach i wrócić na Stoki ulicami Edwarda i Krokusową – absurdalne rozwiązanie. Dzisiejsza droga rowerowa przebiegająca wzdłuż Pomorskiej kończy się niespodziewanie na wysokości nowego szpitala. Propozycja wielu mieszkańców Stoków to stworzenie mini tunelu wyłącznie dla pieszych i rowerzystów pod torami ŁKA, mniej więcej na wysokości ulicy Chmurnej (czyli tam, gdzie w tej chwili wszyscy łamią przepisy, przechodząc przez tory – naturalna droga prowadząca na Stoki – zarówno na osiedle domów jednorodzinnych w okolicach ulic Pszczyńskiej i Telefonicznej, jak i domów wielo- i jednorodzinnych w okolicach ulic Pieniny, Giewont, Zbocze, Skalna. Tak pomyślana strategia nie zakłada ŻADNEGO mądrego dojazdu na Stoki.	1. Uwzględniam wniosek z zastrzeżeniem, że realizacja przejazdu pod nasypem kolejowym uzależniona jest od technicznych i finansowych możliwości. Szerokość pasów drogowych istniejących ulic nie pozwala na budowę wydzielonych dróg rowerowych.

2. Protokół i ustalenia ze spotkania warsztatowego w dniach 25 i 26 października 2014 roku.

Dwudniowe spotkanie warsztatowe zostało zorganizowane w siedzibie Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi przy ulicy Piotrkowskiej 175 w dniach 25 i 26 października 2014 (sobota i niedziela) w godzinach: 10.00 – 19.00. Aby można było wziąć udział w warsztatach należało w wyznaczonym terminie zgłosić swoją chęć udziału organizatorowi. Głównym celem spotkania było zebranie opinii mieszkańców na temat przedstawionej przez ZDiT koncepcji docelowej sieci dróg rowerowych w Łodzi, jej zmodyfikowanie, a także wskazanie jakie inwestycje powinny zostać realizowane jako priorytetowe. Ze strony mieszkańców w spotkaniu wzięło udział 13 osób w sobotę oraz 12 osób w niedzielę. Głos społeczny reprezentowany był min. przez przedstawicieli środowisk zajmujących się zrównoważonym transportem - w tym rozwojem ruchu rowerowego w miastach. Prace warsztatowe były prowadzone przez trzech pracowników ZDiT odpowiedzialnych za stworzenie koncepcji „Strategii rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi w latach 2015 – 2020+".

Część warsztatowa:

Ze względów praktycznych uczestnicy warsztatów zostali podzieleni na trzy grupy robocze, z których każda miała za zadanie przeanalizować przedstawione przez ZDiT koncepcje. Następnie na podstawie wewnętrznej dyskusji każda grupa przedstawiała swoją, optymalną wersję projektu. Dzień pierwszy został przeznaczony na pracę nad mapą całego układu sieci dróg rowerowych z podziałem na następujące grupy: Łódź Górna i Widzew, Polesie, Bałuty. Dzień drugi został przeznaczony na pracę nad rozwiązaniami bardziej szczegółowymi tj. dotyczącymi możliwości wprowadzenia konkretnych rozwiązań w obszarze śródmiejskim oraz na zastanowienie się, jak powinien wyglądać układ dróg rowerowych w roku 2020 - co pozwoli Zarządowi Dróg i Transportu w Łodzi na wytypowanie inwestycji priorytetowych jakie powinny być realizowane w najbliższych latach. W każdej z grup roboczych „opiekunem" był pracownik ZDiT zajmujący się tematyką rowerową. Ostatniego dnia warsztatów każda z grup dokonała podsumowania efektów swoich prac i wskazała elementy kluczowe, na które ZDiT powinien zwrócić uwagę przy modyfikacji projektu.

Ustalenia:

Ustalenia spotkań warsztatowych podzielono na dwie kategorie – niezbędne modyfikacje jakie należy wnieść do projektu docelowej sieci dróg rowerowych, oraz które inwestycje należy traktować priorytetowo, tak aby w możliwie najkrótszym czasie wybudować podstawowy szkielet dróg rowerowych w mieście. Wraz z uwzględnieniem propozycji i opinii z formularzy konsultacyjnych, jako wynik ustaleń stworzono finalną mapę z docelowym układem sieci dróg rowerowych w Łodzi oraz mapę priorytetów inwestycyjnych na lata 2015+.

3. Podsumowanie wyników konsultacji.

Konsultacje społeczne dotyczące „Strategii rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi w latach 2015 – 2020+" odbyły się w dniach 14 – 26 października 2014 roku. Celem konsultacji było zebranie opinii mieszkańców na temat przedstawionej przez ZDiT koncepcji docelowej sieci dróg rowerowych w Łodzi, jej zmodyfikowanie, a także wskazanie jakie inwestycje powinny zostać realizowane w najbliższych latach jako priorytetowe. Konsultacje zostały wdrożone przez Zarząd Dróg i Transportu z inicjatywy własnej i przeprowadzone przez wyżej wymienioną jednostkę na mocy zarządzenia nr 7177/VI/14 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 30 września 2014 r. Prowadzącymi spotkanie byli pracownicy Zarządu Dróg i Transportu: Bartosz Zimny, Adam Ochmański i Piotr Kaźmierczak.

W ramach konsultacji propozycje i opinie do przedstawionego przez ZDiT projektu zostały zebrane poprzez formularze konsultacyjne nadsyłane drogą elektroniczną lub składane osobiście oraz w trakcie dwudniowych warsztatów, na których mieszkańcy mieli możliwość bezpośrednio sugerować konkretne rozwiązania planistyczne dotyczące przedłożonych materiałów. Formularze konsultacyjne można było składać w dniach 14 – 22 października – złożono łącznie 22 formularze konsultacyjne, wszystkie wypełnione poprawnie.
Na formularz konsultacyjny składały się trzy bloki:

- Celem pierwszego bloku było uzyskanie opinii na temat projektu „Strategii rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi w latach 2015 – 2020+" wraz z uzasadnieniem wyboru.
- Drugi blok umożliwiał wprowadzenie modyfikacji każdego z elementów przedstawionego w projekcie. Propozycje i opinie zostały rozpatrzone w pkt. 1 raportu.
- Trzeci blok umożliwiał bardziej ogólne odniesienie się do projektu strategii i wniesienie innych propozycji i opinii. Propozycje z bloku trzeciego zostały rozpatrzone w pkt. 1 raportu.

Zakres negocjowany konsultacji obejmował wnoszenie propozycji i opinii odnośnie proponowanego rozplanowania sieci dróg rowerowych wraz z możliwością odniesienia się do każdego z zaproponowanych przebiegów.

STANOWISKO PREZYDENTA MIASTA ŁODZI

W sprawie konsultacji społecznych dotyczących „Strategii rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi w latach 2015 – 2020+”

Dziękuję wszystkim uczestnikom konsultacji za zainteresowanie oraz udział w warsztatach, a także za czas poświęcony na składaniu swoich propozycji i opinii w postaci formularzy.

Konsultacje społeczne dotyczące rozwoju sieci dróg rowerowych w Łodzi stanowią ważny element w procesie budowania infrastruktury rowerowej w mieście, ponieważ to sami użytkownicy rowerów mają możliwość wskazania jakie rozwiązania i jaka filozofia powinny stać za jej harmonijnym i zrównoważonym rozwojem. W trakcie konsultacji wnieśli Państwo szereg cennych uwag i opinii, które pozwoliły na ulepszenie projektu, a także pokazały jak innowacyjną grupą społeczną są łódzcy użytkownicy rowerów.

Podczas konsultacji szczególnie cenne okazały się spotkania warsztatowe, na których wskazano szereg celów, które miasto powinno sobie stawiać za priorytetowe w ramach tworzenia sieci dróg rowerowych, są to min.:

- tworzenia połączonych ze sobą układów dróg rowerowych pozwalających w sposób bezpieczny i komfortowy przemieszczać się z obszarów osiedli wokół centrum do obszaru śródmieścia,

- wykorzystanie zasobów parków, zieleńców i dolin rzecznych jako atrakcyjnych połączeń rowerowych,

- tam, gdzie to jest możliwe obejmowanie całych kwartałów strefami uspokojonego ruchu (w tym Tempo 30),

- zachowanie ciągłości sieci dróg, a także sprawianie, by była maksymalnie intuicyjna dla jej użytkowników,

- wytyczenie szlaków rowerowych łączących kluczowe punkty miasta.

Należy zauważyć, że duży nacisk był kładziony na dokładne rozwiązania projektowe poszczególnych tras – szczególnie w obszarze śródmiejskim. Wskazywaliście Państwo szereg rozwiązań, które należałoby wprowadzać doraźnie (ciągi pasów rowerowych, strefy ruchu uspokojonego etc.), jednak należy zauważyć, że przedstawiony projekt ma charakter dokumentu strategicznego, tj. traktującego układ dróg rowerowych z perspektywy ogólnej – priorytet kładziony jest na wyznaczenie ciągłości połączeń rowerowych, z założeniem, że dokładne rozwiązania projektowe będą odpowiednio dobierane już na etapie inwestycyjnym. Wszelkie uwagi i sugestie zgłaszane w trakcie konsultacji będą sukcesywnie wykorzystywane w ramach inwestycji w infrastrukturę drogową i rowerową w latach 2015+.

Wynikiem konsultacji społecznych są dwie mapy wraz z opisem przedstawiające odpowiednio:

- docelową sieć dróg rowerowych w Łodzi, która została zmodyfikowana na podstawie propozycji i opinii z konsultacji,
- mapę priorytetów inwestycyjnych w latach 2015+, która przedstawia projekty wskazane jako niezbędne do realizacji w pierwszej kolejności w ramach działań projektowych i inwestycyjnych.

Pragnę podkreślić, iż dokument należy traktować jako program wytycznych o charakterze strategicznym, zastrzegając jednocześnie prawo jego korekty oraz odstępstwa od niektórych jego elementów na etapie opracowywania/realizacji rozwiązań szczegółowych. Dokument ze względu na swój elastyczny charakter, będzie podlegać aktualizacji w związku z prowadzonymi inwestycjami, a także możliwymi zmianami przepisów pozwalającymi na wprowadzanie nowych rozwiązań.