**RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH**

**w sprawie koncepcji budowy bezkolizyjnych skrzyżowań z liniami kolejowymi nr 17 i 541 na przedłużeniu ulicy Hetmańskiej oraz w ciągu ulicy Malowniczej w Łodzi**

Obraz zawierający na wolnym powietrzu, budynek, niebo, most

Opis wygenerowany automatycznie **

Spis treści

[Harmonogram i formy konsultacji 3](#_Toc190424960)

[Opis konsultowanych koncepcji 5](#_Toc190424961)

[Przebieg i uwagi mieszkańców – spotkanie online 6](#_Toc190424962)

[Koncepcje budowy bezkolizyjnych skrzyżowań 7](#_Toc190424963)

[Koncepcja ul. Hetmańska 7](#_Toc190424964)

[Koncepcja ul. Malownicza 8](#_Toc190424965)

[Pytania i odpowiedzi 9](#_Toc190424966)

[Podsumowanie dyżuru konsultacyjnego 20](#_Toc190424967)

[Przebieg spotkania: 20](#_Toc190424968)

[Pytania mieszkańców: 21](#_Toc190424969)

[Opinie i wnioski mieszkańców: 23](#_Toc190424970)

[Formularz Konsultacyjny - zestawienie uwag 24](#_Toc190424971)

[Załączniki 41](#_Toc190424972)

[Podsumowanie i podziękowanie 43](#_Toc190424973)

# Harmonogram i formy konsultacji

Przed rozpoczęciem realizacji inwestycji przeprowadzono konsultacje społeczne, podczas których mieszkańcy Łodzi mogli zapoznać się z przedstawionymi koncepcjami i zgłosić swoje propozycje i opinie.

Konsultacje społeczne odbyły się na podstawie Zarządzenia Nr 27/2025 Prezydenta Miasta Łodzi z dnia 8 stycznia 2025 r.   
w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych koncepcji budowy bezkolizyjnych skrzyżowań z liniami kolejowymi nr 17 i 541 na przedłużeniu ulicy Hetmańskiej oraz w ciągu ulicy Malowniczej w Łodzi.

Przedmiotem konsultacji były koncepcje budowy bezkolizyjnych skrzyżowań z liniami kolejowymi nr 17 i 541 na przedłużeniu ulicy Hetmańskiej oraz w ciągu ulicy Malowniczej w Łodzi. Celem konsultacji było zebranie opinii i propozycji mieszkańców miasta Łodzi dotyczących przedstawionych koncepcji.

Jako grupę interesariuszy, których uczestnictwo w konsultacjach jest szczególnie pożądane z punktu widzenia tematyki konsultacji i interesu publicznego, określono mieszkańców miasta Łodzi zamieszkałych przy ul. Hetmańskiej i ul. Malowniczej oraz   
w obszarach sąsiadujących z tymi ulicami, na których oddziałują planowane zmiany w układach dróg

Konsultacje społeczne odbyły się w następujących formach:

1. protokołowanego spotkania konsultacyjnego z mieszkańcami, umożliwiającego wymianę propozycji i opinii, które odbyło się online na platformie zoom dnia 16 stycznia 2025 r., w godzinach 17.00 - 19.30.

<https://zoom.us/launch/chat/v2/eyJzaWQiOiJ3ZWJfc2NoXzJiMjQ2ZTc3YzdjYTQ3ZThiMjNjYTJhNjg0Y2UzMTI2QGNvbmZlcmVuY2UueG1wcC56b29tLnVzIn0=>

1. dyżuru stacjonarnego z mieszkańcami i ekspertami, który odbył się w dniu w 21 stycznia 2025 r., w godzinach 14:00-18:00,   
   w Bibliotece Miejskiej w Łodzi - Filia Nr 52, ul. Ketlinga 21,
2. zbierania propozycji i opinii mieszkańców na piśmie i drogą elektroniczną z wykorzystaniem formularza konsultacyjnego, który można było składać w terminie od dnia 16 stycznia 2025r. do dnia 31 stycznia 2025 r.

Formularz konsultacyjny, stanowiący załącznik do ogłoszenia Prezydenta Miasta Łodzi Nr 27/2025 z dnia 08 stycznia 2025 r. dostępny był:

* w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Łodzi (<http://bip.uml.lodz.pl>);
* na stronie internetowej Urzędu Miasta Łodzi ([www.lodz.pl/decydujemy](http://www.lodz.pl/decydujemy));
* w sekretariacie Zarządu Inwestycji Miejskich w Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 175
* informacja o zarządzeniu wraz z zaproszeniem wzięcia udziału w konsultacjach była udostępniona jednostkom pomocniczym,
* upowszechniana poprzez urzędowe miejskie media społecznościowe,
* bezpośrednio do skrzynek pocztowych:
  + mieszkańców ulicy Malowniczej pomiędzy ulicą Taborową a autostradą
  + mieszkańców okolicy skrzyżowań: Kosodrzewiny i Frezjowej, Kosodrzewiny i Transmisyjnej, Frezjowej i Pigwowej
  + firm przy ulicy Hetmańskiej

Wypełnione formularze mieszkańcy mogli składać:

* drogą elektroniczną na adres: zim@zim.uml.lodz.pl;
* drogą korespondencyjną na adres: Zarządu Inwestycji Miejskich, ul. Piotrkowska 175, 90-447 Łódź;
* osobiście w sekretariacie Zarządu Inwestycji Miejskich w Łodzi przy ul. Piotrkowskiej 175, w godzinach pracy Zarządu Inwestycji Miejskich.

# Opis konsultowanych koncepcji

Miasto Łódź inwestuje w przyszłość swojej infrastruktury drogowej. Budowa tunelu pod ulicą Hetmańską oraz wiaduktu nad ulicą Malowniczą to kluczowe projekty, które mają na celu poprawę płynności ruchu i bezpieczeństwa w tych kluczowych arteriach miasta, oraz warunków życia mieszkańców jak i rozwój miasta. Dzięki tym nowym rozwiązaniom kierowcy będą mogli poruszać się płynniej, bez konieczności zatrzymywania się na czerwonym świetle czy oczekiwania na otwarcie rogatek kolejowych. Czas dojazdu do szkoły, pracy czy innych miejsc znacząco się skróci, co przełoży się na większą wygodę mieszkańców. Przebudowa skrzyżowań na bezkolizyjne znacznie ograniczy liczbę wypadków drogowych. Mniej skrzyżowań oznacza mniej potencjalnych kolizji. Nowe rozwiązania mają na celu poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg. Ułatwią też kursowanie autobusów, dzięki czemu zwiększy to zaufanie do zbiorowej komunikacji. Przeniesienie ruchu pod ziemię lub na wyższy poziom przyczyni się do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza i zmniejszenia hałasu co jest szczególnie ważne dla mieszkańców okolicznych osiedli.

Tunel na Hetmańskiej i wiadukt na Malowniczej to nie tylko nowe drogi, ale także symbol nowoczesnej Łodzi, która stawia   
na zrównoważony rozwój i poprawę jakości życia mieszkańców.

# Przebieg i uwagi mieszkańców – spotkanie online

**Podsumowanie spotkania online - otwierającego proces konsultacji**

**Data spotkania**: 16 stycznia 2025r.

**Godzina spotkania**: 17:00-19:30

**Miejsce**: online platforma zoom

(<https://zoom.us/launch/chat/v2/eyJzaWQiOiJ3ZWJfc2NoXzJiMjQ2ZTc3YzdjYTQ3ZThiMjNjYTJhNjg0Y2UzMTI2QGNvbmZlcmVuY2UueG1wcC56b29tLnVzIn0=>)

**Moderatorzy spotkania**: Anna Wasiak, Martyna Mozga-Mikina,

Sylwia Jaśkiewicz - Naczelniczka Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnych Zarządu Inwestycji Miejskich - merytoryczny udział   
w spotkaniu online.

Łukasz Lachowicz, Łukasz Dzikowski, Rafał Rosengart – Projektanci reprezentujący Pracownię Projektową Mosty i Drogi, autorzy koncepcji projektowej– merytoryczny udział w spotkaniu online.

**Uczestnicy spotkania**: Mieszkańcy miasta Łodzi, Radni Rady Miejskiej w Łodzi oraz Sejmiku Województwa Łódzkiego Przedstawiciele Biura Aktywności Miejskiej, Zarządu Inwestycji Miejskich, projektanci z Pracowni Projektowej Mosty i Drogi.

**Liczba uczestników**: 75 osób

**Przebieg spotkania**:

Pani Anna Wasiak – kierownik Oddziału ds. Konsultacji Społecznych w Biurze Aktywności Miejskiej UMŁ, prowadząca spotkanie powitała wszystkich zgromadzonych i przedstawiła program spotkania oraz prelegentów; omówiła sposoby i możliwości wzięcia udziału w konsultacjach oraz przyjęty harmonogram i terminarz konsultacji. W trakcie spotkania projektanci z Pracowni Projektowej Mosty i Drogi zaprezentowali dwie koncepcje budowy bezkolizyjnych skrzyżowań na przedłużeniu ulicy Hetmańskiej oraz w ciągu ulicy Malowniczej w Łodzi. Omówiono wstępny harmonogram potencjalnej realizacji inwestycji, sposoby jej finansowania wraz   
z udziałem finansowym Polskich Kolei Państwowych. Wyjaśniano planowaną organizację ruchu w trakcie realizacji inwestycji oraz docelową związaną z obsługą wiaduktu i tunelu. Bardzo aktywny okazał się udział Radnych, którzy wyjaśniali kontekst historyczny ubiegania się o dofinansowanie oraz aktualne okoliczności ekonomiczno-organizacyjne realizacji tego rodzaju inwestycji.

Po zakończonej dyskusji, moderator z Biura Aktywności Miejskiej krótko podsumowała przebieg spotkania poinformowała   
o planowanych i możliwych dalszych krokach związanych z konsultacjami społecznymi oraz podziękowała uczestnikom   
i uczestniczkom za udział**.** W trakcie spotkania mieszkańcy zadawali pytania, które zostały spisane a następnie opracowane   
i umieszczone w raporcie.

# Koncepcje budowy bezkolizyjnych skrzyżowań

Pierwsza koncepcja zakłada budowę tunelu drogowego na przedłużeniu ul. Hetmańskiej.

## [Koncepcja ul. Hetmańska](https://uml.lodz.pl/files/public/user_upload2/2025/01/ul.Hetmanska_Koncepcja.pdf)

Obraz zawierający tekst, zrzut ekranu, Plan, mapa

Opis wygenerowany automatycznie

## [Koncepcja ul. Malownicza](https://uml.lodz.pl/files/public/user_upload2/2025/01/ul.Malownicza_Koncepcja.pdf)

Druga koncepcja zakłada budowę wiaduktu na ulicy Malowniczej.

Obraz zawierający tekst, zrzut ekranu, mapa

Opis wygenerowany automatycznie

Dokumenty opisujące wymienione koncepcje znajdują się w załączniku 1 i 2 do raportu.

# Pytania i odpowiedzi

Pytania, opinie, propozycje zgłaszane w trakcie spotkania przez uczestników wraz z odpowiedziami udzielonymi przez osoby merytorycznie odpowiedzialne za konsultacje.

W celu zachowania wierności źródła, pytania przedstawiono w ich oryginalnym brzmieniu.

1. Czy w proces konsultacyjny są zaangażowani przedstawiciele PKP?

Na spotkaniu nie było przedstawicieli PKP, spotkanie dotyczyło konsultacji społecznych dla inicjatywy jaką podejmuje Miasto   
w zakresie otrzymania dofinansowania w ramach konkursu prowadzonego przez PKP, obecność przedstawicieli PKP mogłaby być uznana za czynność stronniczą.

1. Co się stało z 30 milionami, które Łódź dostała z Rządowego Programu Inwestycji Strategicznych w roku 2022?

Środki w kwocie 30 mln zł zostały otrzymane z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg dla zadania miejskiego pn. "Przebudowa dróg na terenie miasta Łodzi" i wykorzystane w ramach następujących inwestycji w podziale na kwoty:

1. "Rozbudowa skrzyżowania ulic Pomorskiej, Edwarda i Krokusowej wraz z rozbudową ul. Pomorskiej na odc. od ul. Krokusowej   
do ul. Giewont w Łodzi" (wartość dofinansowania 11 579 672,99 zł)

2. "Przebudowa ul. Krakowskiej na odcinku od ul. Barskiej do ul. Siewnej w Łodzi" (wartość dofinansowania 16 995 421,07 zł).

3. "Rozbudowa ul. Pomorskiej na odcinku od projektowanego dojazdu do węzła „Brzeziny” na autostradzie A1 do ulicy Mileszki oraz przebudowa ulicy Mileszki na odcinku od ulicy Pomorskiej do ulicy Bratkowej w Łodzi" (wartość dofinansowania 1 424 905,94 zł).

1. Jaki jest maksymalny poziom dofinansowania ze strony PKP PLK?

Wkład finansowy do zadania nie może przekroczyć wartości 60 mln zł.

1. Jaki jest szacowany koszt zadania?

Łączna wartość zadnia wynosi 130 mln zł.

1. Jakie środki miasto zabezpieczyło na realizację zadania w budżecie na rok 2025, 2026 i kolejne lata?

Na chwilę obecną nie ma wkładu własnego, na etapie zgłoszenia wniosku o dofinansowanie niezbędne jest złożenie deklaracji   
o pozyskaniu środków finansowych.

1. O bezkolizyjnych przejazdach na ulicy Malowniczej, Puszkina, Hetmańskiej, Widzewskiej mówi się od kilkunastu lat. Co tym razem zostanie zrobione, żeby te przejazdy faktycznie powstały?

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych za utrzymanie przejazdów drogowo-kolejowych odpowiada **zarządca infrastruktury kolejowej**, Miasto Łódź od lat podejmowało starania o realizacji bezkolizyjnych przejazdów i dopiero w chwili obecnej pojawiła się możliwość podjęcia się wspólnie realizacji przez Miasto i PLK S.A.

Odsyłamy do strony naboru do projektu pn.: „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo – drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe”

<https://www.plk-sa.pl/nabor-do-projektu-pn-poprawa-bezpieczenstwa-na-skrzyzowaniach-kolejowo-drogowych>

1. Czy koncepcja zakłada ciągłość przejazdu przez cały czas realizacji zadania?

Na chwilę obecną mamy wstępną fazę koncepcji, która nie określa szczegółów realizacji, to będzie możliwe przed przystąpieniem   
do realizacji inwestycji, po zawarciu stosownego porozumienia z PLK S.A. i określeniu warunków realizacji w określonym czasie.

1. Projekty przewidują po jednym pasie ruchu w obie strony?

Tak. Zarówno dla jednego, jak i drugiego zadania. Główne jezdnie będą składały się z dwóch pasów ruchu, po jednym w każdym kierunku (przekrój tzw. 1x2), o szerokości po 3,5 m każdy. Takie parametry są zgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami oraz są wartościami maksymalnymi dla projektowanej klasy i kategorii drogi.

(Pasy ruchu o szerokości 3,5 m stosuje się również na drogach szybkiego ruchu i autostradach)

1. Wjazd na ul. Malowniczą z ul. Taborowej jako podporządkowanej będzie utrudniony z uwagi na rosnący ruch. Czy lepszym rozwiązaniem nie jest rondo zapewniające równomierny dostęp z różnych kierunków?

Wjazdy z ul. Taborowej na ul. Malowniczą będą realizowane na tzw. prawe skręty, co pozwoli na zachowanie płynności   
i bezpieczeństwa ruchu na tym skrzyżowaniu.

1. Czy o brakujący wkład własny UMŁ będzie starał się wnioskować ze środków unijnych, czy będzie bazował na finansowaniu   
   z własnych środków?

Na chwilę obecną wkład własny będzie zapewniony ze środków własnych.

1. Czy będzie przebudowywane rondo na skrzyżowaniu Malownicza/ Rokicińska/ Józefiaka?

Nie. Wskazane rondo znajduje poza zakresem przewidzianych działań.

1. Proszę zaprezentować strategię na pozyskanie funduszy, zakładam że jest alternatywny plan na wypadek nie uzyskania dofinansowania z PKP. Czy są planowane działania równolegle w celu pozyskania finansowania z różnych źródeł, aby nie tracić czasu w przypadku niepowodzenia z jednego z nich?

Miasto Łódź będzie podejmowało dalsze działania po wynikach naboru.

1. Czy będzie przebudowana ulica Taborowa (od Szancera do Malowniczej)?

Ulica Taborowa w ramach zadania II zostanie przebudowana na odcinku od ul. Kosodrzewiny za wiadukt autostrady A1.

1. Czy nie lepiej wytyczyć dodatkowy pas do skrętu w lewo, w stronę tunelu?

Obecnie nie ma możliwości skręcenia w lewo w relacji Rokicińska – Hetmańska. Inwestycja taki manewr umożliwi poprzez dobudowę lewoskrętu wzdłuż ul. Rokicińskiej. Zachowane zostaną aktualne relacje na skrzyżowaniu. Zmianie ulegnie program sygnalizacji świetlnej.

1. Jak harmonogram projektu ma się do harmonogramu realizacji tuneli w mieście i planowanego zwiększenia częstotliwości przejazdu pociągów? Czy miasto ma opracowaną strategie, aby uniknąć paraliżu wschodniej strony miasta i autostrady A1, gdy to nastąpi? Chcielibyśmy się z nią zapoznać.

Na chwilę obecną jesteśmy na bardzo wstępnym etapie i nie jest możliwe ustalenie wyłączeń ruchu kolejowego bez określenia dokładnych dat, ustalenia takie zostaną podjęte na dalszym etapie inwestycji.

1. Czy można zobaczyć badania przemieszczania się pieszych i rowerzystów ul. Malowniczą i Transmisyjną? Chodzi o to,   
   że w projektach droga dla pieszych plus droga rowerowa w obu przypadkach mają około 5 m. Czy wzięto pod uwagę, że w przypadku wypadku nastąpi paraliż komunikacyjny w tych dwóch miejscach i utrudni dojazd służb ratowniczo - medycznych do osób poszkodowanych. Wąskie jezdnie utrudnią tworzenie tzw. ,,korytarzy życia ". Czy nie lepiej zaprojektować drogę rowerową i chodnik w formie ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 3m a resztę terenu przeznaczyć na szersze pasy ruchu dla samochodów

W ramach rozwiązań drogowych dla obu obiektów przewidziano niezależną infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów. Zaprojektowana infrastruktura piesza i rowerowa ograniczy konflikty ruchowe pomiędzy pieszymi i rowerzystami, a tym samym przyczyni się   
do poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Zaprojektowana szerokość pasów ruchu oraz dróg dla pieszych i rowerzystów jest zgodna z aktualnie obowiązującymi przepisami.

1. Czy jest znany termin. kiedy ewentualnie będzie można wiedzieć, że przyznane zostanie dofinansowanie?

Ogłoszenie wyników planowane jest na koniec 2025 roku.

1. Czy istnieje możliwość zwiększenie kąta przebiegu tunelu przy Hetmańskiej, tak aby mimo wszystko odsunąć przebieg od obecnego przebiegu ulicy Transmisyjnej, aby wyjazd znajdował się bliżej w kierunku ulicy Frezjowej?

Przedstawiona w koncepcji lokalizacja i przebieg tunelu zostały przeanalizowane pod kątem m.in. ekonomicznymi, technologicznymi, technicznymi i społecznymi. Przedstawione w opracowaniu rozwiązania są zgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami, zasadami oraz wiedzą techniczną.

1. Kiedy jest realny termin otworzenia tuneli? Mieszkańcy są ciągle zwodzeni i działania są przesuwane w czasie.

Zakończenie projektu planowane jest na dzień 31.12.2030 r. Na chwilę obecną nie można zadeklarować żadnego wiążącego terminu, jest to uzależnione od wyników naboru.

1. Biorąc pod uwagę doświadczenia z tunelu w ciągu ul. Niciarnianej jak zabezpieczony będzie tunel przed kierowcami zawodowymi?

Tunel, w całym swoim przebiegu, ma zachowaną skrajnie drogową zgodnie z obowiązującymi przepisami. W tej przestrzeni nie mogą znajdować się żadne przeszkody i inne elementy stałe.

1. Czy doświadczenia wiecznie zdewastowanych materiałów wykończeniowych w tunelu w ciągu Niciarnianej zostały w jakiś sposób wzięte pod uwagę?

Na tym etapie projektu nie zostało to wzięte pod uwagę. Szczegółowe rozwiązania dot. zabezpieczenia elementów wykończeniowych przed zdewastowaniem i ich wytrzymałości, zostaną określone na dalszych etapach sporządzania dokumentacji i będą spełniać wszystkie obowiązujące normy oraz posiadać dopuszczenia do stosowania na terenie RP oraz posiadać aprobaty techniczne   
i deklaracje zgodności z polskimi normami.

1. W którym miejscu kończy się zakładana przebudowa budowa przy ul. Malowniczej ?

Zgodnie z udostępnionymi planami sytuacyjnymi. Przebudowa ul. Malowniczej zakończy się na jezdni – pod wiaduktem, pod autostradą A1. Natomiast zakres ciągu pieszo-rowerowego – za wiaduktem na wysokości zjazdu serwisowego.

1. Jeśli prace będą prowadzone w 2 etapach, to który będzie pierwszy?

Na tym etapie nie możemy udzielić odpowiedzi, informacja zostanie przekazana po wynikach naboru.

1. Jaki jest orientacyjny koszt budowy jednego wiaduktu ?

Zadanie I – Tunel na przedłużeniu ul. Hetmańskiej: 70 mln zł

Zadanie II – Wiadukt w ciągu ul. Malowniczej: 50 mln zł

1. Kiedy można się spodziewać przejazdów bezkolizyjnych na Andrzejowie?

Na chwilę obecną planowane do realizacji są tylko przedmiotowe przejazdy.

1. Co będzie dalej z ulica Malowniczą? Są planowane chodniki, kanalizacja?

Na chwilę obecną nie ma planów przeprowadzenia takich prac.

1. Czy możliwe jest udostępnienie wizualizacji w obu przypadkach?

Posiadane wizualizacje zostały udostępnione w ramach konsultacji.

1. Kiedy można spodziewać się konsultacji na temat przejazdów kolejowych przez ul. Gajcego?

Na chwilę obecną nie ma planów przeprowadzenia takich prac.

1. Czy są prowadzone/zlecone jakieś prace analityczne lub projektowe dla przejazdów kolejowych przez ul. Gajcego?

Na chwilę obecną, nie.

1. Czy ul. Taborowa w kierunku Andrzejowa zostanie dostosowana do wzmożonego ruchu samochodowego?

Ulica Taborowa w ramach zadania II zostanie przebudowana na odcinku od ul. Kosodrzewiny za wiadukt autostrady A1. Przekrój jezdni to 2 pasy ruchu, po jednym w każdym kierunku, o szerokości 3,5 m każdy. Dodatkowo wzdłuż tego odcinka, zaprojektowano ścieżkę pieszo – rowerową, o szerokości 3 m, która oddzielona od jezdni zostanie opaską (1,5m).

1. Proszę zadać pytanie do PKP PKL o czasy otwarcia rogatek i warunki techniczne skrócenia ich otwarcia przed przejazdem pociągu do 1 minuty.

W tym zakresie zarządcą jest PKP PLK i tylko oni mogą udzielić odpowiedzi, wystąpienie takie nie jest celem konsultacji, ich celem jest budowa bezkolizyjnych skrzyżowań, aby uniknąć problemów czasów otwarcia rogatek.

1. Będą korki na Rokicińskiej przy Hetmańskiej. Rozumiem ze zabieracie 1 pas i robicie z niego pas do skrętu w lewo. Zostają 2 pasy na wprost, 1 w stronę tunelu, 1 do skrętu w Hetmańską. Tam będą gigantyczne korki. Ulica ta jest główną arterią łącząca wschodnią część Łodzi z autostradą. Należy tam wytyczyć dodatkowy pas do skrętu w lewo, w stronę tunelu.

Zostały wykonane analizy i prognozy ruchu pojazdów. Zostanie zbudowany dodatkowy pas ruchu – lewoskręt. Zachowane zostaną aktualnie obowiązujące relacje, a jezdnia będzie posiadać 5 pasów ruchu: lewoskręt do tunelu, 3 razy jazda na wprost, lewoskręt   
w ulicę Hetmańską.

1. Od strony Malowniczej, za wiaduktem, w stronę Rokicińskiej, pas do skrętu w stronę centrum powinien zaczynać się wcześniej. Albo powinny być dwa pasy do skrętu w stronę centrum. Obecnie bardzo mocno się korkuje i nawet jak będzie wiadukt, to nie zmieni   
   to ogólnie sytuacji w tym miejscu.

W tym miejscu zaprojektowano wydłużenie pasa do prawoskrętu, tym samym zwiększając potencjał akumulacyjny tego połączenia.

1. Na ulicy Malowniczej w dużej mierze też nie ma chodnika dla pieszych.

W ramach dokumentacji, na obszarze przedstawionym w udostępnionych przez Zamawiającego materiałach, które dotyczyły zadania nr 2, zostały przewidziane wszelkie elementy infrastruktury, trwale związane z drogą i wiaduktem, które to umożliwią ich bezpieczne funkcjonowanie oraz utrzymywanie w dalszej perspektywie czasu. W ramach dokumentacji zaprojektowano, m.in. drogi dla pieszych, drogi dla rowerów, drogi pieszo-rowerowe, oznakowania poziome i pionowe oraz układ kanalizacji deszczowej.

1. Projekt tunelu na przedłużeniu al. Hetmańskiej musi uwzględniać budowę przystanku kolejowego Łódź Janów. Najlepiej byłoby, gdyby tunel i przystanek powstawały jednocześnie. Wzorem tutaj powinien być tunel pod torami oraz przystanek w Bedoniu, stosunkowo niedawno zresztą ukończony. Również pętla autobusowa oraz przystanek tramwajowy powinny znaleźć się tuż obok przystanku Łódź Janów. Ponadto w pobliżu inwestycji znajduje się zjazd z autostrady, utworzenie obok przystanku kolejowego parkingu typu Park&Ride znacznie usprawniłoby transport w kierunku centrum miasta. To wpłynęłoby pozytywnie również na odkorkowanie miasta. Łódzka Kolej Aglomeracyjna rozwija się znakomicie, tunel średnicowy zrewolucjonizuje poruszanie się po mieście. Dlatego przystanek Łódź Janów musi powstać, a budowa samego tunelu na przedłużeniu al. Hetmańskiej absolutnie koniecznie musi uwzględniać możliwość stworzenia przystanku kolejowego. Integracja różnych środków transportu (samochodów osobowych, tramwajów, autobusów i kolei) jest kluczowa. Niewykorzystanie tego byłoby zupełnym marnotrawstwem. W przeszłości były koncepcje na takie zagospodarowanie przestrzeni - czas na ich wykorzystanie teraz.

Koncepcja tunelu uwzględniła miejsce na lokalizację przystanku, jednak jego budowa leży po stronie PKP.

1. Ul. Kosodrzewiny nie posiada chodnika, co również negatywnie wpływa na bezpieczeństwo. W związku z planami budowy przejazdów bezkolizyjnych oraz planami poszerzenia ul. Frezjowej chodnik powinien powstać też na ulicy Kosodrzewiny. Chodzi o odcinek między ulicami Frezjową oraz ulicą Taborową.

W ramach dokumentacji, na obszarze przedstawionym w udostępnionych przez Zamawiającego materiałach, które dotyczyły zadania nr 2, zostały przewidziane wszelkie elementy infrastruktury, trwale związane z drogą i wiaduktem, które to umożliwią ich bezpieczne funkcjonowanie oraz utrzymywanie w dalszej perspektywie czasu. W ramach dokumentacji zaprojektowano, m.in. drogi dla pieszych, drogi dla rowerów, drogi pieszo-rowerowe, oznakowania poziome i pionowe oraz układ kanalizacji deszczowej.

1. Brak planowanej budowy przystanku kolejowego Łódź Janów.

Koncepcja tunelu uwzględniła miejsce na lokalizację przystanku, jednak jego budowa leży po stronie PKP.

1. Poprawa aktualnego stanu infrastruktury przy przejazdach. Brak chodników do przystanków, brak wiat przystankowych.

W ramach dokumentacji, na obszarach przedstawionych w udostępnionych przez Zamawiającego materiałach, które dotyczyły obu zadań, zostały przewidziane wszelkie elementy infrastruktury, trwale związane z drogą i wiaduktem, które to umożliwią ich bezpieczne funkcjonowanie oraz utrzymywanie w dalszej perspektywie czasu. W ramach dokumentacji zaprojektowano, m.in. drogi dla pieszych, drogi dla rowerów, drogi pieszo-rowerowe, oznakowania poziome i pionowe oraz układ kanalizacji deszczowej.

1. Wprowadzenie rozwiązania ułatwiającego wjazd z ulicy Kosodrzewiny na ulicę Hetmańską np. małe rondo lub światła z czujnikami obecności. Obecnie, w godzinach szczytu i przy otwartych przejazdach kolejowych, wjazd na ul Taborową z ulicy Kosodrzewiny jest trudny. Zakładam że po wybudowaniu nowego przejazdu ruch będzie jeszcze większy.

Jeśli chodzi o zaproponowane rozwiązanie skrzyżowania ul. Kosodrzewiny z ul. Frezjową (nowy przebieg), to geometria tego skrzyżowania umożliwia ewentualną budowę sygnalizacji świetlnej, zależnie od postępującego wzrostu natężeń ruchu i potencjalnej zmiany jego rozkładu. Na etap wykonywania dokumentacji nie zaszła taka konieczność.

Jeśli natomiast chodzi o wjazdy z ul. Taborowej na ul. Malownicza, to zasadniczo zmieni się charakter tego połączenia. Wjazdy   
te będą realizowane na tzw. prawe skręty, co pozwoli na zachowanie płynności i bezpieczeństwa ruchu na tym skrzyżowaniu.

# Podsumowanie dyżuru konsultacyjnego

**Data spotkania**: 21 stycznia 2025 r.

**Godzina rozpoczęcia i zakończenia spotkania**: 14:00 - 18:00

**Miejsce spotkania**: Biblioteka Miejska w Łodzi Filia nr 52, przy ul. Ketlinga 21

**Uczestnicy spotkania**: Mieszkańcy miasta Łodzi, Radni Rady Miejskiej w Łodzi, Przedstawiciele Biura Aktywności Miejskiej ,Zarządu Inwestycji Miejskich, projektanci z Pracowni Projektowej Mosty i Drogi

**Moderatorzy** spotkania: Anna Wasiak, Piotr Lipski

Sylwia Jaśkiewicz - Naczelniczka Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnych Zarządu Inwestycji Miejskich oraz Ewa Korbus z Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnych Zarządu Inwestycji Miejskich - merytoryczny udział w dyżurze konsultacyjnym.

Łukasz Lachowicz, Łukasz Dzikowski, Rafał Rosengart – Projektanci reprezentujący Pracownię Projektową Mosty i Drogi, autorzy koncepcji projektowej– merytoryczny udział w dyżurze konsultacyjnym.

**Liczba uczestników**: 50 osób

# Przebieg spotkania:

W trakcie dyżuru konsultacyjnego omówiono wstępny harmonogram potencjalnej realizacji inwestycji, sposoby jej finansowania wraz z udziałem finansowym Polskich Kolei Państwowych. Wyjaśniano planowaną organizację ruchu w trakcie realizacji inwestycji oraz docelową związaną z obsługą wiaduktu i tunelu. Przedstawiciele Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnych Zarządu Inwestycji Miejskich wraz z projektantami z Pracowni Projektowej Mosty i Drogi odpowiadali na zadawane pytania mieszkańców, którzy uczestniczyli   
w spotkaniu. Bardzo aktywny okazał się udział Radnych, którzy wyjaśniali kontekst historyczny ubiegania się o dofinansowanie oraz aktualne okoliczności ekonomiczno-organizacyjne realizacji tego rodzaju inwestycji. Wszystkie pytania, wnioski i opinie mieszkańców zostały spisane i załączone do raportu.

# Pytania mieszkańców:

Większość zgłoszonych pytań dotyczyła rozwiązań projektowych w zakresie przebudowy skrzyżowań kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe, tj. tunelu w ulicy Hetmańskiej i wiaduktu w ciągu ulicy Malowniczej. Mieszkańcy również pytali o przebudowę ulic na osiedlu Andrzejów.

Na wszystkie zadane pytania zostały udzielone odpowiedzi przez osoby merytoryczne obecne na dyżurze, czyli projektantów   
z Pracowni Projektowej Mosty i Drogi oraz przez Przedstawicieli Wydziału Inwestycji Infrastrukturalnych Zarządu Inwestycji Miejskich.

W celu zachowania wierności źródła, pytania, opinie oraz wnioski, które pojawiły się w trakcie dyżuru konsultacyjnego przedstawiono poniżej w ich oryginalnym brzmieniu.

1. Czy w ramach planowanych prac przewidywana jest modernizacja sygnalizacji świetlnej w Nowosolnej?
2. Jakie będą źródła finansowania planowanych prac budowlanych?
3. Jak będą rozwiązane nowe zjazdy z ulicy Frezjowej od ulicy Sołeckiej, do ulicy Kosodrzewiny?
4. Czy z ulicy Malowniczej będzie zjazd na autostradę?
5. Rondo Malownicza nie jest dostosowane do obsługi zjazdu nr 22 z autostrady A1?
6. Na kiedy jest planowane rozpoczęcie inwestycji? Jak będą etapowane prace?
7. Jaka jest szacowana wartość inwestycji?
8. Jaka jest planowana wysokość tunelu? Warto uwzględnić wysokość pojazdów transportujących duże gabaryty, TIR, itd.
9. Która inwestycja zostanie zrealizowana jako pierwsza, Malownicza czy Hetmańska?
10. Czy w trakcie prac budowlanych będzie zachowana możliwość przejazdu przez tory?
11. Czy istnieje możliwość poszerzenia wjazdu z ulicy Malowniczej w ulicę Kosodrzewiny?
12. Czy przy skrzyżowaniu ulicy Frezjowej z ulicą Pigwową będą zajmowane fragmenty działek na inwestycję?
13. Czy działania inwestycyjne będą skorelowane z inwestycją CPK?
14. Jaki jest planowany ostateczny termin zakończenia inwestycji?
15. Kiedy będzie wydana decyzja środowiskowa dla inwestycji?
16. Czy w ramach inwestycji przewidziany jest remont ulicy Hetmańskiej za ulicą Rokicińską?
17. Czy koncepcja architektoniczna – budowlana wiaduktu na ulicy Malowniczej może zostać udostępniona opinii publicznej?
18. Czy przewiduje się montaż sygnalizacji świetlnej na obszarze planowanych inwestycji?
19. Czy planowane są wyburzenia istniejących zabudowań na obszarze planowanych inwestycji?
20. Czy zaplanowany jest remont ulicy Transmisyjnej? Czy będą wykonane drogi dla rowerów?
21. Czy przebudowa przewiduje wykonanie przystanku kolejowego Łódź – Janów?
22. Czy przewidywane jest wykonanie lewoskrętu z ulicy Rokicińskiej w ulicę Hetmańską?
23. Jaki przewiduje się sposób obsługi komunikacyjnej sąsiednich działek po zaślepieniu ulicy Transmisyjnej?
24. Czy środki na inwestycje będą pozyskane z Krajowego Planu Odbudowy?
25. Czy planowane jest wykonanie bezkolizyjnego przejazdu nad ulicą Puszkina?
26. Czy istnieje możliwość lokalizowania przystanku kolejowego nad tunelem drogowym ulicy Hetmańskiej?
27. Czy PKP jest włączone w bieżące prace nad inwestycjami? Czy prowadzone są konsultacje z PKP?
28. Kto prowadzi bieżący nadzór nad inwestycją?
29. Czy będzie wykonany prawo skręt z ulicy Hetmańskiej w ulicę Rokicińska (w kierunku Tomaszowa Mazowieckiego)?
30. Czy ulica Frezjowa zostanie poszerzona w kierunku Nowosolnej?

# Opinie i wnioski mieszkańców:

1. Po wykonanym przedłużeniu ulicy Hetmańskiej ul. Frezjowa może być zbyt wąska.
2. Wniosek o lokalizację dodatkowych sygnalizacji świetlnych na ulicy Wiączyńskiej przed ulicą Brzezińską.
3. Jeśli inwestycja nie zostanie szybko przeprowadzona przed zwiększeniem taktu przejazdu pociągów, po zakończeniu budowy tunelu średnicowego i CPK, przejazd ulicą Malowniczą będzie niemożliwy.
4. Mieszkańcy wnoszą o przewidzenie w ramach projektu ekranów akustycznych.
5. Wniosek mieszkańców o udrożnienie przejazdu ulicą Taborową do ulicy Malowniczej wzdłuż torów kolejowych.
6. Prośba o zawarcie porozumienia z PKP w sprawie utwardzenia ul. Taborowej. Prośba o przedłużenie utwardzenia   
   ul. Taborowej w stronę Andrzejowa.
7. Mieszkańcy zgłaszają, iż na ulicy Malowniczej bardzo długo trwa podniesienie i opuszczenie szlabanów.
8. Warto uwzględnić w najbliższych planach remontowych dotyczących ulic przebudowę ulicy Gajcego – są tam zlokalizowane dwa przejazdy kolejowe.
9. Wniosek o zamianę wiaduktu nad ulicą Malowniczą na wiadukt nad ulicą Gajcego.
10. Warto rozważyć wykonanie wiaduktu zamiast tunelu, jako przedłużenie ulicy Hetmańskiej.
11. Warto rozważyć tymczasowe przywrócenie przejazdu kolejowego na ulicy Widzewskiej.
12. Miasto powinno skorelować rozwój infrastruktury drogowej z wydawanymi pozwoleniami na budowę nowych osiedli mieszkaniowych.
13. Mieszkańcy wnoszą o wykonanie tunelu jako czterojezdniowego, a nie dwujezdniowego.
14. Warto rozważyć wprowadzenie rozwiązań poprawiających płynność przejazdu samochodów na zjeździe z wiaduktu w ulicę Rokicińską, np. zieloną strzałkę lub dwa pasy na wiadukcie do zjazdu w prawo.
15. Mieszkańcy zgłaszają konieczność wykonania chodników wzdłuż ulicy Taborowej.
16. Mieszkańcy zgłaszają konieczność poszerzenia ulicy Kosodrzewiny oraz wzmocnienia jej oświetlenia.
17. Należy dostosować infrastrukturę drogową do zwiększonej ilości przejazdów kolejowych.
18. Mieszkańcy zgłaszają zły stan techniczny ulicy Rataja i wnioskują o zaplanowanie remontu.
19. Należy uwzględnić remont chodników na ulicy Gajcego w stronę ulicy Słowiańskiej.

# Formularz Konsultacyjny - zestawienie uwag

**Formularz konsultacyjny**

**dotyczący koncepcji budowy bezkolizyjnych skrzyżowań z liniami kolejowymi nr 17 i 541   
na przedłużeniu ulicy Hetmańskiej oraz w ciągu ulicy Malowniczej w Łodzi.**

W trakcie konsultacji społecznych mieszkanki i mieszkańcy wyrażali swoje propozycje i opinie za pośrednictwem formularza konsultacyjnego stanowiącego załącznik do ogłoszenia Prezydenta Miasta Łodzi. Formularz konsultacyjny stanowi załącznik nr 3 do raportu.

Serdecznie dziękujemy za wszystkie zgłoszone uwagi i propozycje, które zostały wnikliwie przeanalizowane.

W celu zachowania wierności źródła, pytania, które pojawiły się w formularzach przedstawiono poniżej w ich oryginalnym brzmieniu.

Liczba osób wyrażających opinię w formularzu konsultacyjnym: 9

Liczba formularzy złożonych osobiście: 0

Liczba formularzy przesłanych drogą korespondencyjną: 0

Liczba formularzy przesłanych drogą elektroniczna: 9

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Zestawienie uwag zgłoszonych na formularzach konsultacyjnych – uwagi przedstawiono w ich oryginalnym brzmieniu** | **Odpowiedzi na uwagi zgłaszana w formularzu konsultacyjnym** |
| 1. | Projekt tunelu na przedłużeniu al. Hetmańskiej musi uwzględniać budowę przystanku kolejowego Łódź Janów. Najlepiej byłoby, gdyby tunel i przystanek powstawały jednocześnie. Wzorem tutaj powinien być tunel pod torami oraz przystanek w Bedoniu, stosunkowo niedawno zresztą ukończony. Również pętla autobusowa oraz przystanek tramwajowy powinny znaleźć się tuż obok przystanku Łódź Janów. Ponadto w pobliżu inwestycji znajduje się zjazd  z autostrady, utworzenie obok przystanku kolejowego parkingu typu Park&Ride znacznie usprawniłoby transport  w kierunku centrum miasta. To wpłynęłoby pozytywnie również na odkorkowanie miasta. Łódzka Kolej Aglomeracyjna rozwija się znakomicie, tunel średnicowy zrewolucjonizuje poruszanie się po mieście. Dlatego przystanek Łódź Janów musi powstać, a budowa samego tunelu na przedłużeniu al. Hetmańskiej absolutnie koniecznie musi uwzględniać możliwość stworzenia przystanku kolejowego. Integracja różnych środków transportu (samochodów osobowych, tramwajów, autobusów i kolei) jest kluczowa. Niewykorzystanie tego byłoby zupełnym marnotrawstwem. W przeszłości były koncepcje na takie zagospodarowanie przestrzeni - czas na ich wykorzystanie teraz. | Koncepcja tunelu uwzględnia przestrzeń przeznaczoną na lokalizację przystanku, jednakże jego budowa jest zadaniem leżącym po stronie PKP |
| 2. | Ulica Taborowa w kierunku ul. Kosodrzewiny jest obecnie bez chodnika oraz bez oświetlenia ulicznego! Zagraża to bezpieczeństwu uczestników ruchu drogowego, szczególnie pieszym. Także chodnik i oświetlenie na tym odcinku są koniecznością i należy je zapewnić jak najszybciej, przed rozpoczęciem inwestycji dotyczącej przejazdów bezkolizyjnych. | W ramach dokumentacji, na obszarze przedstawionym w udostępnionych przez Zamawiającego materiałach, które dotyczyły zadania nr 2, zostały przewidziane wszelkie elementy infrastruktury, trwale związane z drogą  i wiaduktem, które to umożliwią ich bezpieczne funkcjonowanie oraz utrzymywanie w dalszej perspektywie czasu. W ramach dokumentacji zaprojektowano, m.in. drogi dla pieszych, drogi dla rowerów, drogi pieszo-rowerowe, oznakowania poziome i pionowe oraz układ kanalizacji deszczowej. |
| 3. | Ulica Kosodrzewiny nie posiada chodnika, co również negatywnie wpływa na bezpieczeństwo. W związku  z planami budowy przejazdów bezkolizyjnych oraz planami poszerzenia ul. Frezjowej chodnik powinien powstać też na ulicy Kosodrzewiny. Chodzi o odcinek między ulicami Frezjową oraz ulicą Taborową. | W ramach dokumentacji, na obszarze przedstawionym w udostępnionych przez Zamawiającego materiałach, które dotyczyły zadania nr 2, zostały przewidziane wszelkie elementy infrastruktury, trwale związane z drogą  i wiaduktem, które to umożliwią ich bezpieczne funkcjonowanie oraz utrzymywanie w dalszej perspektywie czasu. W ramach dokumentacji zaprojektowano, m.in. drogi dla pieszych, drogi dla rowerów, drogi pieszo-rowerowe, oznakowania poziome i pionowe oraz układ kanalizacji deszczowej. |
| 4. | Przystanki autobusowe na ulicy. Transmisyjnej przy obecnym przejeździe kolejowym są nieoświetlone. Do czasu powstania nowych przejazdów należy dołożyć przy nich latarnie uliczne. | Uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji. |
| 5. | Brak planowanej budowy przystanku kolejowego Łódź Janów. | Koncepcja tunelu uwzględnia przestrzeń przeznaczoną na lokalizację przystanku, jednakże jego budowa jest zadaniem leżącym po stronie PKP |
| 6. | Poprawa aktualnego stanu infrastruktury przy przejazdach. Brak chodników do przystanków, brak wiat przystankowych. | W ramach dokumentacji, na obszarach przedstawionych w udostępnionych przez Zamawiającego materiałach, które dotyczyły obu zadań, zostały przewidziane wszelkie elementy infrastruktury, trwale związane z drogą  i wiaduktem, które to umożliwią ich bezpieczne funkcjonowanie oraz utrzymywanie w dalszej perspektywie czasu. W ramach dokumentacji zaprojektowano, m.in. drogi dla pieszych, drogi dla rowerów, drogi pieszo-rowerowe, oznakowania poziome i pionowe oraz układ kanalizacji deszczowej |
| 7. | Linie autobusowe 54 i 58 bardzo często się pokrywają na odcinku od ulicy Edwarda do Frezjowej | Uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji. |
| 8. | Wprowadzenie rozwiązania ułatwiającego wjazd z ulicy Kosodrzewiny na ulicę Hetmańską np. małe rondo lub światła z czujnikami obecności. Obecnie, w godzinach szczytu i przy otwartych przejazdach kolejowych, wjazd na ul Taborową z ulicy Kosodrzewiny jest trudny. Zakładam że po wybudowaniu nowego przejazdu ruch będzie jeszcze większy. | Jeśli chodzi o zaproponowane rozwiązanie skrzyżowania ulicy Kosodrzewiny z ulicą Frezjową (nowy przebieg), to geometria tego skrzyżowania umożliwia ewentualną budowę sygnalizacji świetlnej, zależnie od postępującego wzrostu natężeń ruchu i potencjalnej zmiany jego rozkładu. Na etapie wykonywania dokumentacji nie zaszła taka konieczność.  Jeśli natomiast chodzi o wjazdy z ulicy Taborowej na ulicę Malowniczą, to zasadniczo zmieni się charakter tego połączenia. Wjazdy te będą realizowane na tzw. prawe skręty, co pozwoli na zachowanie płynności i bezpieczeństwa ruchu na tym skrzyżowaniu |
| 9. | Poszerzenie i doświetlenie ulicy Kosodrzewiny od strony ulicy Malowniczej. Obecnie ten odcinek, minimum do zakrętu, jest wręcz niebezpieczny. Jest tam ciemno, brakuje pobocza, jezdnia jest tak wąska że ciężko się minąć autami osobowymi. W przypadku aut dostawczych zazwyczaj trzeba się przepuszczać, cofać itp. Brakuje bezpiecznego przejścia dla pieszych. Wielokrotnie widziałem jak piesi uciekali przed autami. Sprawa jest pilna i ważna! | Koncepcja zakłada przebudowę ulicy Taborowej  z Malowniczą dowiązaniem do projektowanego skrzyżowania (wiaduktu) nad liniami kolejowymi. Ulica Malownicza nie krzyżuje się  z ulicą Kosodrzewiny a z ul. Taborową. |
| 10 | Lustro dla kierowców na wyjeździe z ulicy Kosodrzewiny na Malowniczą. | Koncepcja zakłada przebudowę ulicy Taborowej  z Malowniczą dowiązaniem do projektowanego skrzyżowania (wiaduktu) nad liniami kolejowymi. Ulica Malownicza nie krzyżuje się  z ulicą Kosodrzewiny a z ulicą Taborową. |
| 11 | Budowa bezkolizyjnych skrzyżowań z liniami kolejowymi nr 17 i 541na przedłużeniu ulicy Hetmańskiej oraz w ciągu ulicy Malowniczej w Łodzi z podziałem na dwa zadania:  Zadanie 1: Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania z liniami kolejowymi nr 17 i 541na przedłużeniu ul. Hetmańskiej wraz z budową przyległego układu drogowego oraz likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego kat A w km 7,709 linii kolejowej nr 17 (Łódź Fabryczna – Koluszki) i w km 2,437 linii kolejowej nr 541(Łódź Widzew – Łódź Olechów) | Uwaga nie wymaga odpowiedzi |
| 12 | Jestem za rozwiązaniem budowy bezkolizyjnych skrzyżowań z liniami kolejowymi nr 17 i 541 na przedłużeniu ulicy Hetmańskiej oraz w ciągu ulicy Malowniczej w Łodzi  z podziałem na dwa zadania:  Zadanie 2: Budowa bezkolizyjnego skrzyżowania z liniami kolejowymi nr 17 i 541w ciągu ulicy Malowniczej wraz  z przebudową przyległego układu drogowego  oraz likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego kat A (Łódź Widzew – Łódź Olechów)  Kategoria obiektu: IV, XXV, XXVI, XXVIII  Nazwa obiektu: Wiadukt w ciągu ul. Malowniczej, układ drogowy w sąsiedztwie obiektu. Uważam że takie rozwiązanie jest lepsze gdyż nie likwiduje drogi kolejowej na trasie Łódź-Koluszki. Ponadto wykonanie bezkolizyjnego połączenia ul. Hetmańskiej z dzielnicą Mileszki należy wykonać jak najszybciej gdyż oczekiwanie w tygodniu do kilkudziesięciu minut na przejazd z Olechowa na Mileszki  i odwrotnie jest niedopuszczalne, drogi jak i transport służą poruszaniu się a nie oczekiwanie na przejazd przez torowisko PKP. Ponadto podobnie wygląda poruszanie się komunikacja MPK zarówno latem jak i zimą. Oczekiwanie na przejście piesze też jest dla wytrwałych. W weekendy jest nieco lepiej ale te 15-20 minut również należy przeznaczyć wiec nie może być tak aby kierowców i pieszych tamował przejazd pociągu. Często korzystam z tego przejazdu  i należy wreszcie zabrać się za zmiany i udogodnienia tym bardziej że mieszkańców Olechowa, Janowa Mileszek przybywa co za tym idzie zwiększy się ruch a i kolejki  w oczekiwaniu na przejazd rosną w szybkim tempie. Nie może być tak aby stać autem w korku na lewym pasie  ulicy Rokicińskiej i stwarzać też zagrożenie tamując ruch jest to ulica o podwyższonej prędkości stąd ma służyć efektywnemu przemieszczaniu się a nie tworzeniu korka aż do sklepu Selgros. | W ramach Inwestycji nie przewiduje się dużej ingerencji w układ drogowy na skrzyżowaniu ulicy Rokicińskiej z Malowniczą. Zostały wykonane pomiary i prognozy ruchu, co skutkuje zmianą programu sygnalizacji świetlnej. |
| 13 | Jako mieszkaniec Janowa, mający na względzie ekologiczne źródła transportu z niedowierzaniem przyjąłem informacje dotyczące zaniechania usytuowania przystanku Łódź Janów na wysokości przedłużenia ulicy Hetmańskiej. Osiedle Janów to prężnie rozwijające się osiedle, które wkrótce napotka na problem komunikacyjny (już widoczny na  ul. Przybyszewskiego), dlaczego więc nie jest rozważana komunikacja kolejowa, która pozwoli na szybki transport do centrum bez konieczności używania aut? Usytuowanie przystanku pozwoli także na sprawne skomunikowanie północnej części linii kolejowej – osiedla Mileszki, które równie prężnie rozbudowuje się o kolejne domy jednorodzinne. Nie do zaakceptowania są argumenty dotyczące bliskości dworca Łódź Widzew czy Łódź Andrzejów do których trzeba dojechać przynajmniej kilka przystanków nie wspominając o pieszej wycieczce. Dlaczego tej części po raz wtóry odmawia się pełni praw  i funkcjonalności nowoczesnego miasta, a w tym samym czasie buduje się równie „niepotrzebne” i usytuowane „zbyt blisko” drogie w budowie przystanki podziemne Łódź Centrum i Łódź Koziny? Żądam ponownego rozpatrzenia warunków i argumentów w sprawie dołączenia do projektu przystanku kolejowego Łódź Janów | Koncepcja tunelu uwzględniła miejsce na lokalizację przystanku, jednak jego budowa leży po stronie PKP. |
| 14 | W trakcie konsultacji stwierdzono, że nie planuje się budowy przystanku kolejowego na przejeździe kolejowym nad  al. Hetmańską. Uzasadniono to bliskim położeniem przystanku Łódź Andrzejów i dworca Łódź Widzew. Budowa przystanku Łódź Janów jest niezbędna z kilku powodów.  Po pierwsze, od Koluszek przystanki kolejowe rozłożone są w odległości ok. 3 km od siebie. Wyjątek stanowi odcinek Łódź Andrzejów–Łódź Widzew, gdzie odległość ta jest bliższa 6 km. Powstanie przystanku stanowiłoby potrzebne uzupełnienie zagęszczenia przystanków w obrębie miasta Łodzi.  Po drugie, przystanek byłby idealnym uzupełnieniem kolei miejsko-aglomeracyjnej, pozwalając mieszkańcom Olechowa, Janowa i Mileszek na dotarcie do centrum/Manufaktury w czasie znacznie krótszym niż  w alternatywnym przypadku transportu autobusowego.  Po trzecie, Olechów-Janów jest osiedlem wciąż rozwijającym się i rozbudowującym , a powstanie przejazdów stanowiłoby krok w stronę zabudowy terenów  w okolicy torów kolejowych doprowadzając do zanikania „kolejowej granicy” pomiędzy częściami Łodzi. | Koncepcja tunelu uwzględniła miejsce na lokalizację przystanku, jednak jego budowa leży po stronie PKP |
| 15 | Jako mieszkaniec ulicy Kosodrzewiny [numer zanonimizowany - dop. redakcji] korzystający codziennie  z obu przejazdów od 20 lat, w pierwszej kolejności chciałbym odnieść się do przygotowanej koncepcji przejazdów i układu drogowego. Byłem na konsultacjach online i pomijam chamstwo i roszczeniowość sfrustrowanego towarzystwa ale nie słyszałem ani jednej merytorycznej uwagi z którą bym mógł się zgodzić. Przygotowana koncepcja jest bardzo dobra i osobiście nie mam do niej żadnych uwag. Super robota i działajmy dalej! | Uwaga nie wymaga odpowiedzi |
| 16 | Słyszałem uwagi o przejeździe na ulicy Gajcego z którego również sporadycznie korzystam wg mnie to nie jest taka skala problemu jak Transmisyjna i Malownicza. Mam przyjaciół na osiedlu Andrzejów i powiedzieli mi że od kiedy otworzyli przejazd bezkolizyjny w Bedoniu ich problem  z przejazdem jak to ujęli „zmniejszył się o połowę”. | Uwaga nie wymaga odpowiedzi |
| 17 | Dla mnie najważniejszym tematem do czasu rozpoczęcia inwestycji jest brak jakiegokolwiek chodnika lub nawet utwardzonego pobocza którym na odcinku od ulicy Gajcego do ulicy Niciarnianej (dystans 8 km) można przedostać się  z jednej strony torów na drugą. Spacer Transmisyjną czy Malowniczą na odcinku od Kosodrzewiny do Rokicińskiej to jest igranie z życiem. Z tego samego powodu świetnie funkcjonują na tym odcinku 4 dzikie przejścia przez tory. Było kilka wypadków w tym śmiertelnych ale przy ilości osób które tam chodzą to i tak cud że jest ich tak mało. | Budowa chodnika lub utwardzenie pobocza na  ulicy Gajcego nie było tematem przedmiotowych konsultacji. Ulica Gajcego zlokalizowana jest poza zakresem omawianego projektu. |
| 18 | Chciałbym odnieść się również do postulatów aby położyć nawierzchnię z asfaltu na ulicy Taborowej na brakującym odcinku od autostrady na wprost w kierunku przejazdu na Malowniczej. Z obecnym układem drogowym przy przejeździe z szlabanami to nie ma sensu, skręcić w lewo przy samym przejeździe w kierunku ulicy Rokicińskiej jest bardzo trudno. Natomiast Taborowa jadąc z Andrzejowa przed autostradą skręca również w lewo do Malowniczej  i na tym odcinku brakuje dosłownie 200 m asfaltu. To wg mnie jest bardzo uzasadnione aby uzupełnić ten brakujący odcinek nawierzchnią z asfaltu. | Koncepcja zakłada przebudowę ul. Taborowej  z dowiązaniem do projektowanego skrzyżowania (wiaduktu) nad liniami kolejowymi. Planuje się przebudowę ulicy Taborowej na odcinku około  500 m od ulicy Malowniczej w kierunku autostrady |
| 19 | Ostatnia uwaga dotyczy przewężenia ulicy Taborowej  a odcinku 100 m od przejazdu na Malowniczej w kierunku centrum – z jednej strony mamy nowy betonowy płot (raczej mur) z drugiej kilka starych drzew. Dwa małe auta miną się ale jeśli auta są średniej wielkości to już trzeba wjechać między te drzewa. Wpływa to negatywnie na płynność ruchu na samym przejeździe. Ja jestem Eko i boli mnie każde ścięte drzewo ale muszę przyznać że to jest anormalna sytuacja że na drodze nie mogą minąć się dwa auta ponieważ sama droga jest zbyt wąska a na poboczach  z jednej strony stoi płot a z drugiej są drzewa. | Koncepcja zakłada przebudowę ulicy Taborowej  z dowiązaniem do projektowanego skrzyżowania (wiaduktu) nad liniami kolejowymi. Planuje się przebudowę ulicy Taborowej na odcinku około  500 m od ulicy Malowniczej w kierunku autostrady. |
| 20 | Dlaczego drogę dla pieszych i rowerów zaplanowano po wschodniej stronie tunelu/ przedłużenia Hetmańskiej?  Ciąg pieszo rowerowy na ulicy Hetmańskiej zlokalizowany jest po zachodniej stronie ulicy i dlaczego ta ciągłość nie została zachowana? Brak jest również przejazdu rowerowego po wschodniej stronie skrzyżowania Rokicińska/Hetmańska, co nie ułatwia poruszania się rowerzystom. | Chodnik i drogę dla rowerów zaprojektowano po stronie wschodniej z powodu ograniczenia punktów kolizji z ruchem pojazdów (po wschodniej stronie są zlokalizowane wloty ulicy Kosodrzewiny i ulicy Pigwowej) oraz możliwością skomunikowania infrastruktury pieszo-rowerowej ze starodrożem ulicy Transmisyjnej (po południowej stronie linii kolejowej).  Ponadto, po zachodniej stronie jest zlokalizowany dojazd do hal magazynowych, który pozostawałby w kolizji z ewentualnym przebiegiem chodnika i drogi dla rowerów – pojazdy oczekujące przed bramkami wjazdowymi na obszar magazynowy oraz oczekujące na włączenie się do drogi publicznej, blokowałyby możliwość przejścia  i przejazdu pieszym rowerzystom, a tym samym pogarszałyby warunki bezpieczeństwa ruchu  w tym obszarze. |
| 21 | Jak budowa przejazdu na wydłużeniu Hetmańskiej ma się do przewidywanego powstania w tej okolicy przystanku kolejowego Łódź Janów?  Jak to się dzieje, że na spotkaniu konsultacyjnym, które było on-line informowano, że przystanek jest planowany i plany tunelu były tworzone również pod tym kątem (co twierdził przedstawiciel projektanta oraz Radny Kacprzak), a na spotkaniu w bibliotece przy ul. Ketlinga można było usłyszeć, że UMŁ nie planuje takiego rozwiązania  i przystanku kolejowego nie będzie. Proszę o wyjaśnienie | Koncepcja tunelu uwzględniła miejsce na lokalizację przystanku, jednak jego budowa leży po stronie PKP |
| 22 | Tunel pod torami PKP na przedłużeniu ul. Hetmańskiej   1. Koncepcja projektowanego tunelu, w szczególności jego konstrukcja, nie jest w żaden sposób dostosowana do przewidywanego przystanku kolejowego Łódź Janów 2. Wg. informacji od przedstawicieli ZIM uzyskanych podczas konsultacji, lokalizacja przystanku kolejowego Łódź Janów była konsultowana z PKP, ale uzyskano negatywna opinię z powodu bliskiego położenia stacji Łódź Widzew, 3. Odległość stacji Łódź-Widzew do ewentualnego przystanku kolejowego Łódź Janów wynosi około 2,5 km.  W rejonie Łodzi są mniejsze odległości między stacjami  i przystankami np. Marysin-Warszawska 1,3 km, Zgierz-Zgierz Rudunki 1,5 km, Zarzew-dąbrowa 1,8 km. 4. W ramach tunelu średnicowego nie miało być przystanku Koziny, ale pomogła wizyta wicepremiera byłego rządu i będzie w odległości około 1,2 km od przystanku Polesie. 5. W sprawie przystanku Łódź Janów konieczna jest wizyta kogoś z obecnego rządu lub skuteczne uzgodnienie z PKP | Ad.1  Na etapie opracowywania koncepcji prowadzono rozmowy z włodarzami miasta na temat dostosowania konstrukcji do potencjalnego przystanku kolejowego. Wynikiem powyższych było wydłużenie części przesklepionej konstrukcji, tak aby zmieścił się nowy układ torowy poszerzony w wyniku zlokalizowania peronu  w międzytorzu. Prognozowano powstanie  przystanku po wschodniej stronie tunelu i jego zakończenie przed tunelem. Konstrukcja tunelu umożliwia późniejsze, ewentualne wykonanie wyjść na perony. Koncepcja jest sporządzona zgodnie z pozyskanymi stanowiskami  i wytycznymi podmiotów miasta Łodzi oraz zgodna z aktualnie obowiązującymi przepisami.  Ad 2, Ad 3, Ad 4, Ad5.  Budowa przystanku kolejowego w opisanej lokalizacji jest niezasadna w świetle przepisów kolejowych, tj. Przepisów o otwieraniu  i zamykaniu kolejowych przystanków osobowych - Zarządzenie Ministra Kolei w sprawie przepisów  o otwieraniu i zamykaniu kolejowych przystanków osobowych (M.P. 1952 nr 74, poz. 1191).  W myśl przywołanego, obowiązującego aktu prawnego, §2, pkt. 4 Odległość nowego przystanku od sąsiednich stacji lub istniejących przystanków danego szlaku powinna być nie mniejsza niż 3 km. W naszym przypadku, odległość pomiędzy istniejącymi przystankami wynosi 5 km, co po wybudowaniu przedmiotowego, zmniejszyło by się minimalnie do 2,5 km i nie spełniało już przepisów kolejowych. Zamiar takiej budowy musiałby uzyskać aprobatę spółek PKP oraz konieczne byłoby uzyskanie odstępstwa od Zarządzenia u właściwego do tych spraw Ministra. Temat był poruszany na spotkaniach z PKP i spotkał się ze stanowczą odmową |
| 23 | Wiadukt nad torami w ciągu ul. Malowniczej   1. Dla wiaduktu projektanci przyjęli skrajnię kolejową pod wiaduktem 6,90m i w konsekwencji maksymalny spadek podłużny dojazdu do skrzyżowania ul. Malowniczej  z ul. Rokicińska w wysokości 6%. 2. Spadek na dojeździe 6% może być niebezpieczny z powodu malej odległości wiaduktu do skrzyżowania  z ul. Rokicińska 3. Skrajnia kolejowa o wysokości 6,90m nie jest według przepisów obligatoryjna. Może być mniejsza pod warunkiem zawieszenia przewodów sieci trakcyjnej na wysokości 5,20m (specjalne profilowanie sieci trakcyjnej) i zachowania odległości bezpiecznej między siecią trakcyjną a elementami budowli (wykorzystanie ograniczników wysokości sieci trakcyjnej). 4. Zmniejszenie skrajni spowoduje także zmniejszenie wysokości nasypów na dojazdach do wiaduktu. | **Ad1.**  Przyjęte wielkości są zgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami.  **Ad2.**  Spadek jest bezpieczny, zgodny z aktualnie obowiązującymi przepisami oraz w korelacji  z odległościami i dopuszczalną prędkością uwzględnia drogę zatrzymania pojazdu przed skrzyżowaniem. Jego wielkość jest zdeterminowana z jednej strony koniecznością wyniesienia niwelety jezdni w obszarze linii kolejowej (celem zachowania skrajni), a z drugiej komfortem poruszania się niechronionych uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów) – dopuszczalny spadek podłużny chodnika i drogi dla rowerów powinien być nie większy niż 6%. Przepisy dopuszczają dla tej klasy drogi, dla zaprojektowanej geometrii  i założonej prędkości miarodajnej jeszcze większy spadek podłużny.  **Ad3, Ad 4**  Przedstawiona w dokumentacji skrajnia kolejowa, jest zgodna z załącznikiem do zarządzenia  Nr 14/2005 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 18 maja 2005 r. pn. „Standardy techniczne dotyczące szczegółowych warunków technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości V max <= 200 km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru  z wychylnym pudłem)” – Tom II „Skrajnia budowlana linii kolejowych – Wersja 2.0” (Warszawa 2017). Wiadukt jest obiektem nowobudowanym, dlatego klasyfikacja skrajni budowli według procesu wieloprogowego, mówi  o progu P1 – normalne wartości dopuszczalne, dla którego możliwym jest zastosowanie skrajni GPL-1 lub 2, dla których wynosi ona 6,9 m. Dla Projektantów zastosowanie takiej właśnie skrajni jest obligatoryjne. |

# Załączniki

[**Załącznik nr 1. Koncepcja zagospodarowania terenu, al. Hetmańska**](https://uml.lodz.pl/files/public/user_upload2/2025/01/ul.Hetmanska_Koncepcja.pdf)

**https://uml.lodz.pl/files/public/user\_upload2/2025/01/ul.Hetmanska\_Koncepcja.pdf**

[**Załącznik nr 2. Koncepcja zagospodarowania terenu, ul Malownicza**](https://uml.lodz.pl/files/public/user_upload2/2025/01/ul.Malownicza_Koncepcja.pdf)

**https://uml.lodz.pl/files/public/user\_upload2/2025/01/ul.Hetmanska\_Koncepcja.pdf**

[**Załącznik nr 3. Formularz konsultacyjny**](https://uml.lodz.pl/files/public/user_upload2/2025/01/ZIM_formularz_27-2025_20250109.docx)

Załącznik

do ogłoszenia

Prezydenta Miasta Łodzi

**FORMULARZ KONSULTACYJNY**

**koncepcji budowy bezkolizyjnych skrzyżowań z liniami kolejowymi nr 17 i 541   
na przedłużeniu ulicy Hetmańskiej oraz w ciągu ulicy Malowniczej w Łodzi.**

1. **ZGŁASZANE PROPOZYCJE I OPINIE DOTYCZĄCE KONCEPCJI.**

|  |  |
| --- | --- |
| **LP.** | **TREŚĆ UWAGI/WNIOSKU** |
| **1** |  |
| **2** |  |
| **3** |  |
| **4** |  |
| **5** |  |

*DZIĘKUJEMY ZA UDZIAŁ W KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH*

# Podsumowanie i podziękowanie

Serdecznie dziękujemy wszystkim uczestnikom konsultacji za liczny udział w spotkaniach dotyczących koncepcji budowy bezkolizyjnych skrzyżowań z liniami kolejowymi nr 17 i 541 na przedłużeniu ulicy Hetmańskiej oraz w ciągu ulicy Malowniczej w Łodzi. Jesteśmy niezmiernie wdzięczni za Państwa obecność, zaangażowanie oraz cenne opinie i sugestie, które zostały przez Państwa złożone w trakcie spotkania online - otwierającego proces konsultacji, dyżuru konsultacyjnego jak również na formularzach konsultacyjnych. Państwa głos jest dla nas niezwykle istotny i stanowi cenny wkład w proces podejmowani decyzji. Dziękujemy, cieszymy się, że możemy liczyć na Państwa wsparcie i współpracę w dążeniu do wspólnego celu.