



ZDiT-DO.0511.394.2015

Łódź, dnia 15 grudnia 2015 r.

~~Pani  
Urszula Niziołek - Janiak  
Radna  
Rady Miejskiej w Łodzi~~

Wiceprezydent Miasta Łodzi

ul. Piotrkowska 104  
90-926 Łódź  
tel.: +48 42 638 41 08  
fax: +48 42 638 42 14  
e-mail: i.jablonski@uml.lodz.pl  
www.uml.lodz.pl

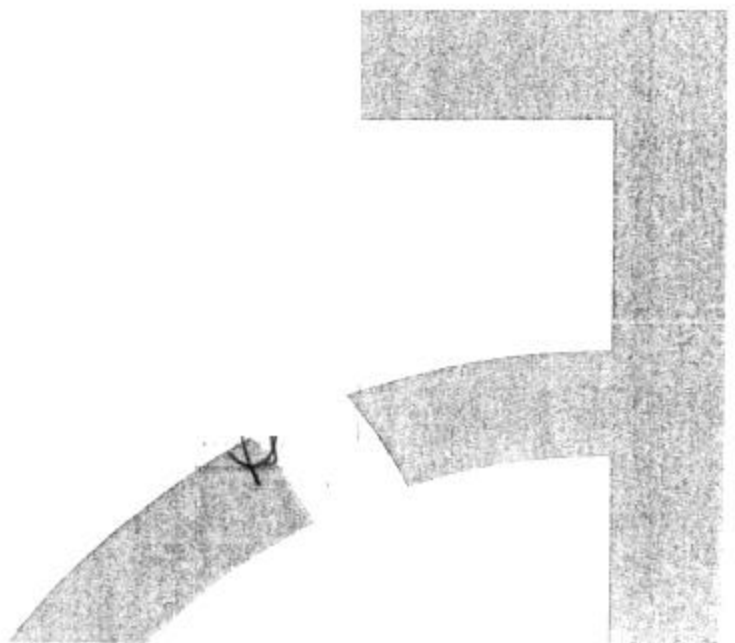
W odpowiedzi na interpelację złożoną przez Panią Radną w okresie międzysesyjnym w dniu 25 listopada 2015 r. w sprawie możliwości integracji kolei z systemem transportu miejskiego, w związku z rozwojem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej uprzejmie informuję, co następuje.

#### *Lokalizacja przystanku tramwajowego na wiadukcie nad dworcem Żabieniec*

Wiadukt nad dworcem Łódź Żabieniec jest w dobrym stanie technicznym i w chwili obecnej nie przewiduje się jego wyburzenia, odbudowy według nowego projektu (z przystankami) lub gruntownej przebudowy. Torowisko tramwajowe położone jest na przęśle konstrukcyjnie dostosowanym do tego rodzaju infrastruktury, w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni i nie można go przesunąć na część pieszą obiektu, w celu wygospodarowania miejsca na przystanek w kierunku Teofilowa. W związku z powyższym, umiejscowienie przystanku tramwajowego na wiadukcie z powodów technicznych jest niemożliwe do wykonania. Niemniej w bliskiej odległości od stacji znajduje się pętla tramwajowa oraz przystanek autobusowy. Ponadto w chwili obecnej nie można wskazać alternatywnego rozwiązania w zakresie skomunikowania ww. dworca kolejowego.

#### *Lokalizacja przystanku tramwajowego obsługującego stację Łódź Pabianicka*

W bliskiej odległości od przystanku Łódź Pabianicka znajduje się przystanek autobusowy MPK-Łódź Sp. z o.o. W związku z tym, w pierwszej kolejności należałoby poddać analizie możliwość dostosowania obsługi stacji kolejowej komunikacją autobusową (umiejscowienie nowego przystanku w kierunku północnym). Należy podkreślić, że proponowana lokalizacja przystanku tramwajowego w rejonie wiaduktu wymagałaby zawężenia jezdni ul. Pabianickiej oraz organizacji przejścia dla pieszych wraz z sygnalizacją świetlną. W rezultacie, sygnalizacja świetlna na odcinku od skrzyżowania ul. Pabianickiej z Trasą Górną do skrzyżowania ulic Pabianickiej i Prądyńskiego występowałaby co 200 m. Ulica Pabianicka prowadzi ruch w kierunku dróg ekspresowych S14 i S8 i w związku z tym nie powinno się ograniczać jej drożności.



### *Lokalizacja pętli autobusowej przy przystanku Łódź Radogoszcz Zachód*

W zamian za budowę pętli autobusowej przy przystanku Łódź Radogoszcz Zachód Zarząd Dróg i Transportu proponuje budowę autobusowych przystanków przelotowych przy ul. 11 Listopada i ul. Świtezianki w rejonie stacji ŁKA, z jednoczesną przebudową skrzyżowań ul. Okulickiego i ul. Świtezianki z ul. Zgierską. Działanie takie umożliwi uruchomienie połączenia autobusowego pomiędzy obiema częściami Osiedla Radogoszcz, służącego również skomunikowaniu przystanków kolejowych.

*Budowa przez kolej przystanków: Zdrowie (przy Konstantynowskiej), Janów (przy Hetmańskiej) i Sikawa (przy Smutnej)*

Lokalizację przystanku Zdrowie nie uznaje się za priorytetową. Należy podkreślić, że jego obsługa komunikacją miejską może opierać się jedynie na istniejących przystankach: Konstantynowska/Unii Lubelskiej i Włókniarzy/Legionów. Umieszczenie dodatkowych przystanków tramwajowo-autobusowych bezpośrednio przy stacji kolejowej jest ograniczone, w związku przepustowością odcinka ul. Konstantynowskiej pod wiaduktem kolejowym oraz murami oporowymi w rejonie ww. wiaduktu (konieczne rozsuniecie, wraz z ingerencją w wiadukt). Ponadto lokalizacja stacji przewidywana jest w bardzo bliskiej odległości od dworca Łódź Kaliska, co może przyczynić się do niepotrzebnego wydłużenia czasów przejazdu siecią ŁKA, która winna konkurować z komunikacją miejską przede wszystkim czasem przejazdu. Analizę zasadności tego przystanku należy przeprowadzić w kontekście prac studialnych dotyczących kolejowego tunelu średnicowego oraz kompleksowej przebudowy dworca Łódź Kaliska.

Lokalizacja przystanku Sikawa nie jest uznawana za priorytetową, z uwagi na sposób zagospodarowania terenów przyległych. Zarówno lokalizacja stacji, jak i jej skomunikowanie z systemem komunikacji miejskiej powinno być uzależnione od ewentualnych procesów inwestycyjnych na terenach sąsiednich.

Umieszczenie przystanku Janów jest rozpatrywane pod kątem jednego z węzłów do obsługi Expo 2022. W pobliżu stacji należy zapewnić zaplecze pod parking P&R, dla osób zjeżdżających z węzła na autostradzie A1, które będą kontynuować podróż środkami lokalnego transportu publicznego, tj. Trasą W-Z, komunikacją autobusową. Na chwilę obecną ww. zaplecze jest bardziej zasadne w rejonie węzła tramwajowo-autobusowego Janów, położonego przy ul. Hetmańskiej w oddaleniu od proponowanego przystanku kolejowego, za to bliżej ul. Rokicińskiej, która będzie prowadziła ruch samochodowy z autostrady A1. Ponadto obecne zagospodarowanie terenów przyległych do powyższego przystanku kolejowego nie uzasadnia jego budowy w krótkim terminie (nie jest to lokalizacja priorytetowa).

### *Przybliżenia do torów kolejowych przystanków tramwajowych na Warszawskiej*

Na ten moment istnieje możliwość skomunikowania przystanku kolejowego z tramwajowymi, bez konieczności zmiany lokalizacji peronów tramwajowych. Wymaga to jednak podjęcia działań w postaci umieszczenia peronu kolejowego po stronie północno-wschodniej wiaduktu i budowy zejść przy czole peronu.

*Przedłużenie tramwaju na Strykowskiej za tory kolejowe bądź do torów bez przekraczania ul. Inflanckiej*

ZDiT podczas rozmów prowadzonych z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A oraz Łódzką Koleją Aglomeracyjną Sp. z o.o. wyraził akceptację dla przybliżenia pętli tramwajowej do ul. Inflanckiej i stacji ŁKA. Niemniej dalsze przedłużenie linii za tory kolejowe, z przekroczeniem ul. Inflanckiej, spowoduje nadmierną ingerencję w niedawno zmodernizowaną infrastrukturę drogową.

*Przeniesienie peronów na Chojny na wiadukt nad Rzgowską i integracji kolei z tramwajami i autobusami*

Przeniesienie peronów na wiadukt nad ul. Rzgowską mocno ingeruje w istniejącą infrastrukturę drogowo-kolejową, w tym obiekty inżynierskie pozostające w gestii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A (wiadukty ponad ul. Rzgowską, budowa przejść w działce kolejowej), co czyni koncepcję mało realną do wykonania. Szczególnie, że kwestia obsługi komunikacyjnej dworca Chojny była szczegółowo rozważana na etapie przygotowania projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego pomiędzy ZDiT i Miejską Pracownią Urbanistyczną w Łodzi. W konsekwencji zaplanowano przeniesienie pętli autobusowej na północną stronę torów kolejowych wraz z integracją z pętlą tramwajową w rejonie skrzyżowania ul. Karpiej i ul. Kilińskiego. Pozostawienie peronów na poziomie zero sprzyja także skomunikowaniu terenów dawnych zakładów „Fakora”.

*Przedłużenia tramwaju do stacji Łódź Stoki*

ZDiT pozytywnie opiniuje przedłużenie torowiska do Centralnego Szpitala Klinicznego Uniwersytetu Medycznego w Łodzi wraz z integracją ze stacją ŁKA, co spowoduje polepszenie dojazdu do szpitala będącego potencjalnie dużym generatorem ruchu.

*Podpisane z powołaniem*  
Wiceprezydent Miasta Łodzi  
*Ireneusz Jabłoński*  
Ireneusz JABŁOŃSKI

Do wiadomości:

- 1/ Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi
- 2/ Wydział Organizacyjno-Administracyjny w Departamencie Obsługi i Administracji UMŁ