



PIERWSZY WICEPREZYDENT MIASTA

Łódź, dnia 07 listopada 2008r.

PPZ.III.0057-6/08

Pan

Krzysztof Piątkowski

Wiceprzewodniczący Rady Miejskiej

w Łodzi

Stanisław Paweł Przewodkowski,

W odpowiedzi na zgłoszoną dnia 28 października 2008r. pisemną interpelację kierowaną do Prezydenta Miasta Łodzi w sprawie szczegółowych planów miasta dotyczących przebudowy rejonu Dworca Fabrycznego oraz planów poszerzenia ul. Targowej uprzejmie informuję:

Plany miasta związane z realizacją *Uchwały Nr XVII/279/07 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 28 sierpnia 2007r. w sprawie przyjęcia Programu Nowe Centrum Łodzi* podlegają obecnie uszczegóławianiu i ocenie poprzez opracowania studialne wykonywane, m.in. na zlecenie:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a wśród nich m.in.:

- Studium Wykonalności (SW) „Modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź” w zakresie objętym Etapem II modernizacji, w części obejmującej linię Nr 17 na odcinku Łódź Fabryczna – Łódź Widzew od km 0,070 do km 7,200 z uwzględnieniem budowy układu torowego stacji Łódź Fabryczna w części podziemnej wraz z budową tunelu kolejowego w kierunku stacji Łódź Widzew;
- Koncepcję koordynacyjną zagospodarowania rejonu dworca Łódź Fabryczna mającą na celu powiązanie koncepcji urbanistycznej opracowanej przez Roba Kriera z koncepcją funkcjonalną układu drogowego i zagospodarowania terenów pozostających w dyspozycji PKP S.A.

2. Miasta, a wśród nich m.in.:

- Studium wykonalności wraz z programem funkcjonalno-użytkowym, koncepcją koordynacyjną, zagospodarowania przestrzeni poniżej poziomu terenu rejonu dworca Łódź Fabryczna – w obszarze wykopu.

Wyniki ww. opracowań stanowiąc będą podstawę do podjęcia ostatecznych decyzji w kwestii dalszego zakresu zmian i przekształceń otoczenia dworca Łódź Fabryczna.

Wykonana przez Roba Kriera dyspozycja przestrzenna dla obszaru objętego programem Nowe Centrum Łodzi nie odnosi się w żaden ostateczny sposób, co do przyszłości starego budynku dworca. Zgodnie z założeniami tej koncepcji, istniejący budynek dworca znajduje się nad tunelem przyszłego podziemnego dworca. Ostateczny kształt, zasięg i parametry podstawowe tego dworca określi aktualnie wykonywane na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wspomniane Studium wykonalności modernizacji linii kolejowej na odcinku Łódź Widzew – Łódź Fabryczna. Jednocześnie pragnę wyjaśnić, że sposób postępowania ze starym budynkiem dworca zostanie określony w powyższym Studium z uwagi na fakt pozostawiania tej nieruchomości na terenach będących własnością PKP.

W kwestii dotyczącej katedry Arcybiskupiej Prawosławnej p.w. św. Aleksandra Newskiego w Łodzi pragnę poinformować, że miasto Łódź nie jest właścicielem zarówno parceli, jak i nieruchomości na niej zlokalizowanych. Powyższy obiekt od 20 stycznia 1971r. widnieje w rejestrze zabytków nieruchomych województwa łódzkiego pod numerem A/117. Zwracam uwagę, że Miasto ponosi znaczne koszty dotacji na przywrócenie świetności tej prawosławnej świątyni. W latach 2004 – 2008 przyznano łącznie 2 586 000 zł dotacji na remont cerkwi obejmujący prace związane z m.in.: wymianą poszycia dachu, przywróceniem ozdób oraz wzmocnieniem obróbek dachowych, remontem wieży, wymianą tynków na elewacjach zewnętrznych oraz przywróceniem zdobień. Prawdopodobnie pod koniec roku 2008 lub na początku roku 2009, łącznym kosztem ok. 150 000 zł, zakończona zostanie inwestycja polegająca na wykonaniu instalacji iluminacyjnej cerkwi.

W dotychczasowych opracowaniach związanych z programem Nowego Centrum Łodzi nigdy nie proponowano rozwiązań, które przewidywałyby zmianę lokalizacji prawosławnej katedry. Nagrodzony w rozstrzygniętym w 1998 roku konkursie Urzędu Miasta Łodzi i Stowarzyszenia Architektów Polskich projekt bulwaru Prez. G. Narutowicza wskazuje cerkiew w jej obecnym miejscu, jako podstawowy – obok budynku Filharmonii Łódzkiej – element kompozycji bulwaru na jego środkowym odcinku – między ul. Sienkiewicza, a ul. Kilińskiego. Właściwe wpisanie obiektów zabytkowych w rewitalizowaną strefę śródmieścia jest jednym z podstawowych założeń zachowania kulturowo – historycznej tożsamości Łodzi. Dowodem takiego działania miasta są prace związane z zachowaniem i adaptacją do nowych funkcji budynków zespołu pierwszej łódzkiej elektrowni na potrzeby

m.in.: Muzeum Techniki „Energopolis”, kompleksu wystawienniczego Fundacji Sztuki Świata oraz wytwórni filmowej Se-ma-for.

W kwestii przebiegu ul. Targowej – jako przyszłej wschodniej obwodnicy śródmieścia – uprzejmie informuję, że konieczność realizacji tego przedsięwzięcia przewidywano w miejskich dokumentach planistycznych już w latach 90. ubiegłego wieku, a wśród nich m.in. w:

- Miejscowym planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi zatwierdzonym Uchwałą Nr LVII/491/93 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 2 czerwca 1993r.;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi zatwierdzonym Uchwałą Nr LXVII/1793/02 Rady Miejskiej w Łodzi z dnia 03.04.2002r.;
- Aktualizacji studium systemu komunikacyjnego dla miasta Łodzi z roku 2008, wykonanej na zlecenie Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi;

We wszystkich wspomnianych dokumentach na odcinku od al. Piłsudskiego w kierunku południowym – w istniejącym śladzie ul. Targowej przewidywana była jej przebudowa w sposób umożliwiający jej płynne włączenie w ul. J. Kilińskiego na wysokości ul. Tylnej.

Ulica Targowa w powyższych opracowaniach określana jest jako część wschodniej obwodnicy śródmieścia – jedna z podstawowych ulic zbiorczych obsługujących ten obszar. Odcinek północny wschodniej obwodnicy śródmieścia tworzy dodatkowo nowa – biegnąca nowym śladem – ul. S. Sterlinga. Niezbędność realizacji tej części obwodnicy wynika z bardzo trudnej sytuacji planistyczno – komunikacyjnej wschodniej części śródmieścia, a brak ciągłości wschodniej obwodnicy śródmieścia degradowałby całość systemu transportowego miasta. System ten jest częścią przygotowywanego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łodzi. Na obszarze położonym pomiędzy al. Kościuszki a ul. Kopcińskiego nie ma obecnie żadnego drożnego korytarza komunikacyjnego umożliwiającego przemieszczanie się w kierunku północ – południe. Aktualizacja studium systemu komunikacyjnego dla miasta Łodzi wskazuje ulicę Targową jako jedną z najpilniejszych inwestycji w układzie drogowo – ulicznym Łodzi w latach 2013 – 2024.

Dotychczasowe opracowania projektowe przebudowy ul. Targowej przewidywały przebudowę – poszerzenie tej ulicy w sposób pozostawiający w stanie nienaruszonym jej

zachodnią pierzeję na odcinku pomiędzy ulicami Nawrot a Fabryczną. Między ul. Fabryczną a ul. Tylną/Kilińskiego przewidywano przeprowadzenie ul. Targowej w nowym śladzie – przez środek kwartału Tylna – Targowa – Fabryczna – Kilińskiego od skrzyżowania ul. Fabrycznej z ul. Targową w kierunku południowo – zachodnim do skrzyżowania ul. Tylnej z ul. Kilińskiego. W ten sposób nienaruszona byłaby bardzo cenna zabudowa zachodniej pierzei ul. Targowej oraz historyczna zabudowa położona w sąsiedztwie skrzyżowania ul. Tylnej z ul. Targową (w tym m.in. beczki Grohmana).

Obiektem, który w powyższych opracowaniach znajduje się w kolizji z projektowaną ulicą Targową jest zespół budynków mieszkalnych z zapleczem gospodarczym położony przy ul. Targowej 44 (działka ewidencyjna nr 50; obręb geodezyjny W-25). Dalsze zamierzenia, co do przyszłości tego budynku, wynikać będą z pogłębionych studiów nad przebiegiem wschodniej obwodnicy śródmieścia. Należy ponadto nadmienić, że przebudowana ul. Targowa powinna stać się przestrzenią publiczną miasta łączącą dworzec Łódź Fabryczna, zrewitalizowaną pierwszą elektrownię łódzką – EC1 oraz przyszłe centrum festiwalowo – kongresowe z Placem Zwycięstwa, zespołem obiektów Państwowej Wyższej Szkoły Telewizyjnej, Filmowej i Teatralnej im. L. Schillera oraz Wyższej Szkoły Sztuki i Projektowania, a także zespołem wielofunkcyjnym Scheiblera – Grohmana położonym pomiędzy ulicami Tylną i Milionową. Zachowane zabytkowe obiekty, położone wzdłuż przebudowanej w przyszłości ul. Targowej świadczyć będą o jej randze i jakości.



Włodzimierz Tomaszewski

Do wiadomości:

1. Pan Tomasz Kacprzak, Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi