



Łódź dnia 23 stycznia 2009r.

WICEPREZYDENT MIASTA ŁODZI

PPZ.III.0057-1/09

Pani Ilona Orczykowska  
Radna Rady Miejskiej w Łodzi

W związku z Pani pisemną interpelacją zgłoszoną na sesji Rady Miejskiej w Łodzi w dniu 14 stycznia 2009r przekazuję poniższą odpowiedź.

Zgodnie z informacją przekazaną przez Wydział Gospodarowania Majątkiem UMŁ – w załączeniu, Gmina Łódź jest wyłącznym właścicielem jedynie nieruchomości położonej przy ul. Zielonej 12, działka nr 208 w obrębie S-6. Pozostałe wymienione w interpelacji nieruchomości są własnością lub współwłasnością prywatną, z których Gmina Łódź ma współdział (11/12 udziału) tylko we własności nieruchomości przy ul. Zielonej 14, działka nr 207 w obrębie S-6. Działka o nr 1/3 w obrębie S-6 położona przy ul. Zielonej 10 i działka o nr 1/1 w obrębie S-6 przy ul. Zielonej 10a są własnością osoby prywatnej.

Obecnie nie jest prowadzone postępowanie mające na celu zbycie nieruchomości będącej własnością Gminy Łódź przy ul. Zielonej 12.

Przywołany w interpelacji odcinek ulicy Zielonej pomiędzy ulicami: Wólczańską i Gdańską stanowi fragment planowanej w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym do 2011r. generalnej modernizacji ciągu ulic Narutowicza i Zielonej pomiędzy pl. Dąbrowskiego a pl. Hallera. W ramach tych działań realizowany będzie także tzw. Bulwar Narutowicza. Wymieniony ciąg łączy ul. Piotrkowską z głównymi ośrodkami miastotwórczymi rejonu centrum, jakim są place: pl. Dąbrowskiego z wiodącą funkcją kulturalno – administracyjną i pl. Barlickiego o wiodącej funkcji handlowej. Przeznaczenie tych placów zostało utrwalone w dotychczasowym użytkowaniu przyległych terenów i ma także wpływ na kształtowanie przestrzeni ulic Narutowicza i Zielonej, które do nich prowadzą. Przestrzeń tych ulic została ukształtowana w latach minionych i stanowi ich dziedzictwo. Zatem obecna odmienność – indywidualność przestrzenna obu ulic jest sytuacją zastaną, wynikłą z historycznych uwarunkowań przypisania poszczególnym obszarom określonych funkcji i dotychczasowego rozwoju.

Plany modernizacji ulicy nie zostały jeszcze skonkretyzowane. Pod uwagę brane są różne warianty rozwiązania szczegółowych problemów komunikacyjnych. Założenia dla modernizacji tego ciągu będą zgodne ze strategią rozwoju komunikacji Łodzi do roku 2016 przewidującą obwodnicowy model obsługi Śródmieścia, wprowadzając uspokojenie ruchu kołowego w strefie centralnej miasta z ograniczeniem dostępu dla pojazdów indywidualnych w ruchu tranzytowym. W pracach planistycznych zostaną też wykorzystane wnioski uzyskane w wyniku przeprowadzonego konkursu na Bulwar Narutowicza. Przewidywane jest utworzenie szeregu parkingów na obwodzie obszaru ul. Piotrkowskiej z preferencją lokalnego transportu publicznego i podróży pieszych w tej strefie. Aby to zrealizować konieczne jest udostępnienie efektywnych ruchowo przekrojów ulic dochodzących do obszaru z zewnątrz, w przypadku ul. Zielonej - do przecięcia z ul. Zachodnią / Kościuszki. Dlatego niezbędne jest zwiększenie parametrów ulicy, w tym przekroju ciągu ulicznego. Jednym z rozwiązań to umożliwiających, zaproponowanych w konkursie jest poszukiwanie dodatkowej trasy równoległej poprowadzonej przez zaplecze zabudowy południowej pierzei rozpatrywanego odcinka ulicy pozostawiając dotychczasowy szlak ul. Zielonej dla ruchu pieszego. Ze względu na cel ochrony zabudowy ul. Piotrkowskiej rozważane jest także poprowadzenie ruchu tramwajowego lub kołowego w krótkim odcinku tunelowym pomiędzy ul. Wschodnią, a pl. Bralickiego. W chwili obecnej nie można przesądzić o przeznaczeniu wskazanych w interpelacji budynków, które będzie wynikiem przyjętych rozwiązań dla całego ciągu modernizowanej ul. Zielonej.

Trudno się zgodzić z zarzutem, że ul. Piotrkowska dzieli miasto na „Łódź A” – część lepszą, wschodnią i „Łódź B” – gorszą, zachodnią, o nierównym inwestowaniu, bowiem każdy z tak

umownie wskazanych obszarów miasta posiada zarówno obszary intensywnie jak i ekstensywnie zagospodarowane, prestiżowe obiekty jak i zdegradowane przestrzenie. Zróznicowany rozwój obszarów po obu stronach ul. Piotrkowskiej w dużej mierze determinowany jest lokalizacją szlaku kolei Fabrycznej. Część wschodnią w dużej mierze kształtuje obecność Uniwersytetu Łódzkiego, natomiast w części zachodniej można znaleźć inwestycję o tak dużym programie i ciężarze gatunkowym dla przestrzeni i tożsamości Łodzi jakim jest zrewitalizowany zespół pofabryczny Izraela Poznańskiego – obecna Manufaktura, a w rejonie dworca Kaliskiego realizowaną halę wielofunkcyjną. Także w części zachodniej położone są: Muzeum Sztuki, Akademia Muzyczna i obiekty dawnej WAM. Odpowiednik zespołu Izraela Poznańskiego – zespół pofabryczny Scheiblera i Grohmana, we wschodniej części miasta dopiero poddawany jest procesowi rewitalizacji. Miasto Łódź posiada równomiernie rozwiniętą strukturę przestrzenną i komunikacyjną, i jest to zasadniczo efektem aktywności poprzednich pokoleń mieszkańców, co nie przeszkadza dostrzegać różnorodności stanowiącej o kolorycie miasta. Dla przeciwległych stron ul. Piotrkowskiej odpowiednikiem campusu Uniwersytetu Łódzkiego jest campus Politechniki Łódzkiej. Podobne proporcje funkcji miejskich występują w odniesieniu do gmachów administracji publicznej np. budynki sądów przy pl. Dąbrowskiego i al. Kościuszki, czy też śródmiejskich parków np. park Sienkiewicza i park Poniatowskiego oraz większych obszarów ekologiczno - rekreacyjnych – Las Łagiewnicki i Park im. Piłsudskiego na Zdrowiu.

W związku z dużym zdekapitalizowaniem śródmieścia wymaga ono przeprowadzenia kompleksowego programu rewitalizacji zarówno w części wschodniej jak i zachodniej. Dwa pilotażowe programy rewitalizacji kwartałów śródmiejskiej zabudowy są już prowadzone, z czego jeden w kwartale położonym w części wschodniej, drugi w zachodniej. Obsługa komunikacyjna bezpośredniego sąsiedztwa zachodniej strony ul. Piotrkowskiej wydaje się natomiast być lepsza od jej strony zachodniej – właśnie zmodernizowany ciąg al. Kościuszki – ul. Zachodnia wraz z Łódzkim Tramwajem Regionalnym. Z kolei na skutek wykształcenia bariery urbanistycznej w postaci obecnej linii kolejowej nr 17 łączącej stacje Fabryczna i Widzew wschodnia część Śródmieścia jest źle skomunikowana na ciągach prowadzonych z południa na północ. Tu też (w części wschodniej) tworzą się zatory drogowe o największym zasięgu terytorialnym. Problem ten ma zostać kompleksowo rozwiązany wraz modernizacją węzła ponad lokalnego i ponad regionalnego układu komunikacji kolejowej w wyniku realizacji tzw. Nowego Centrum Łodzi wokół dworca Łódź Fabryczna.

Reasumując można stwierdzić, że zainwestowanie przestrzeni miasta, choć jest to trudne do obiektywnej oceny, w części wschodniej i zachodniej jest porównywalne, a przytoczona w interpelacji opinia sugerująca podział na lepszą i gorszą Łódź nie znajduje uzasadnienia.

Procesy w skali urbanistycznej trwają dziesiątkami lat i nie można oceniać ich skutków w krótkich okresach. Jednostki organizacyjne UMŁ czynią nieprzerwane starania na rzecz poprawy wizerunku istotnych przestrzeni miasta i całego jego obszaru. Jednakże działania przestrzenne są rozłożone w czasie, a program jest zależny od strategii uwzględniającej szereg uwarunkowań, w tym własnościowe, infrastrukturalne, środowiskowe, społeczne itp. oraz możliwości budżetu miasta Łodzi.



Mirosław Wieczorek

Załączniki:

1. Pismo Wydziału Gospodarowania Majątkiem GM.II.0717 –1-1/2009/AR z 19.01.2009r.

Do wiadomości:

1. Pan Tomasz Kacprzak, Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi, Łódź ul. Piotrkowska 104