

Łódź, dn.13.03.2013r.

Bartosz Domaszewicz  
Urszula Niziołek-Janiak  
Radni Rady Miejskiej w Łodzi

Sz.P. Hanna Zdanowska  
Prezydent Miasta Łodzi

Szanowna Pani Prezydent,

Zwracam się do Pani Prezydent w związku z planowaną przebudową Ronda Powstańców 1863 roku. Planowana inwestycja to niezwykła okazja do racjonalnego uporządkowania tego węzła komunikacyjnego.

W zaprezentowanych w dniu 7 marca planach inwestycyjnych zamieszczono także szczegółowy projekt przebudowy Ronda Powstańców 1863 roku. Co ważne w kontekście poruszanych poniżej zagadnień w prezentacji użyto niepoprawnej nazwy tego skrzyżowania nazywając go placem.

Uprzejmie proszę o dokładną informację na temat obecnego etapu inwestycji na ulicy Inflanckiej obejmującej także przebudowę przedmiotowego ronda. Czy zadanie to jest realizowane w trybie zaprojektuj i wybuduj czy też może prace projektowe prowadzone są/były w ramach odrębnego postępowania?

Proponowane rozwiązania komunikacyjne zawarte w prezentacji z 7 marca budzą wiele pytań i zastrzeżeń. Proszę o odpowiedź lub ustosunkowanie się do poniższych pytań:

1) Dla mieszkańców ulicy Warszawskiej, a także tych dla których ulica ta była wyjazdem w stronę centrum planiści wymyślili jedynie skręt w kierunku północnym (w prawo). Nie ma możliwości jazdy na wprost do ulicy Biegańskiego ani skrętu w lewo w kierunku miasta. Tym, którzy jednak chcieliby jechać w tamtym kierunku pozostaje jechać ul. Łagiewnicką aż 2 km aby zawrócić na wysokości ul. Modrzewiowej!

2) Proponowany układ dróg rowerowych jest nieracjonalny i planuje znaczące wydłużenia czasu przejazdu.

3) Kolejnym przykładem utrudnień dla rowerzystów jest trasa jaką musi pokonać rowerzysta starający się wyjechać z ul. Warszawskiej w kierunku ul. Łagiewnickiej. Zmuszony jest on do dwukrotnego przejazdu przez tory, skrętu pod kątem 90 stopni i przejazdu przez wyjazd z krańcówki autobusowej.

4) Wspomniana krańcówka autobusowa zaprojektowana jest tak, że jej jedyny wyjazd umożliwia wyjazd autobusów jedynie w kierunku zachodnim plus północnym. Uniemożliwi to wyznaczenia Ronda Powstańców 1863 roku jako przystanku końcowego dla autobusów jadących ulicą Franciszkańską.

5) Z czego wynika konieczność przygotowania aż 5 pasów ruchu na ulicy Inflanckiej przy skrzyżowaniu z ulicą Łagiewnicką?

6) Wyjazd z ulicy Biegańskiego to jest wyjazd z ulicy obsługującej szpital. Według projektantów wyjazd będzie możliwy jedynie od strony północnej dla jadących ulicą Łagiewnicką na południe. Uniemożliwiono skręt w lewo dla jadących ulicą Łagiewnicką w kierunku północnym.

7) Czemu służy poprowadzenie drogi rowerowej po północnej części ulicy Inflanckiej? Jaki ruch ma obsługiwać?

8) Obecnie na tej krańcówce swój bieg kończą dwie linie, w tym jedna nocna. Podobnych rozmiarów krańcówka autobusowa na Świtezianki (Radogoszcz-Wschód) obsługuje aż 6 linii. Z czego wynika planowany rozmiar krańcówki autobusowej?

9) Czy rozważano lub czy możliwe jest podjęcie prac zmierzających do takiej przebudowy Ronda Powstańców 1863 roku, które przywróci rzeczywistą funkcję ronda? Takie rozwiązanie pozwoliłoby na m.in. integrację przystanków komunikacji autobusowej i tramwajowej.

Proponowane alternatywne rozwiązanie komunikacyjne przekazuję na mapce poglądowej w załączeniu. Analiza sytuacji na Rondzie Powstańców 1863 roku oraz proponowane rozwiązania alternatywne pochodzą ze strony Fundacji Normalne Miasto Fenomen.

*A. Marobeli*  
*Jania*  
*and*

Inflancka i rondo Powstańców 1863 r. Od nowa!

czwartek, 14 marca 2013 16:42

Tweetnij 1

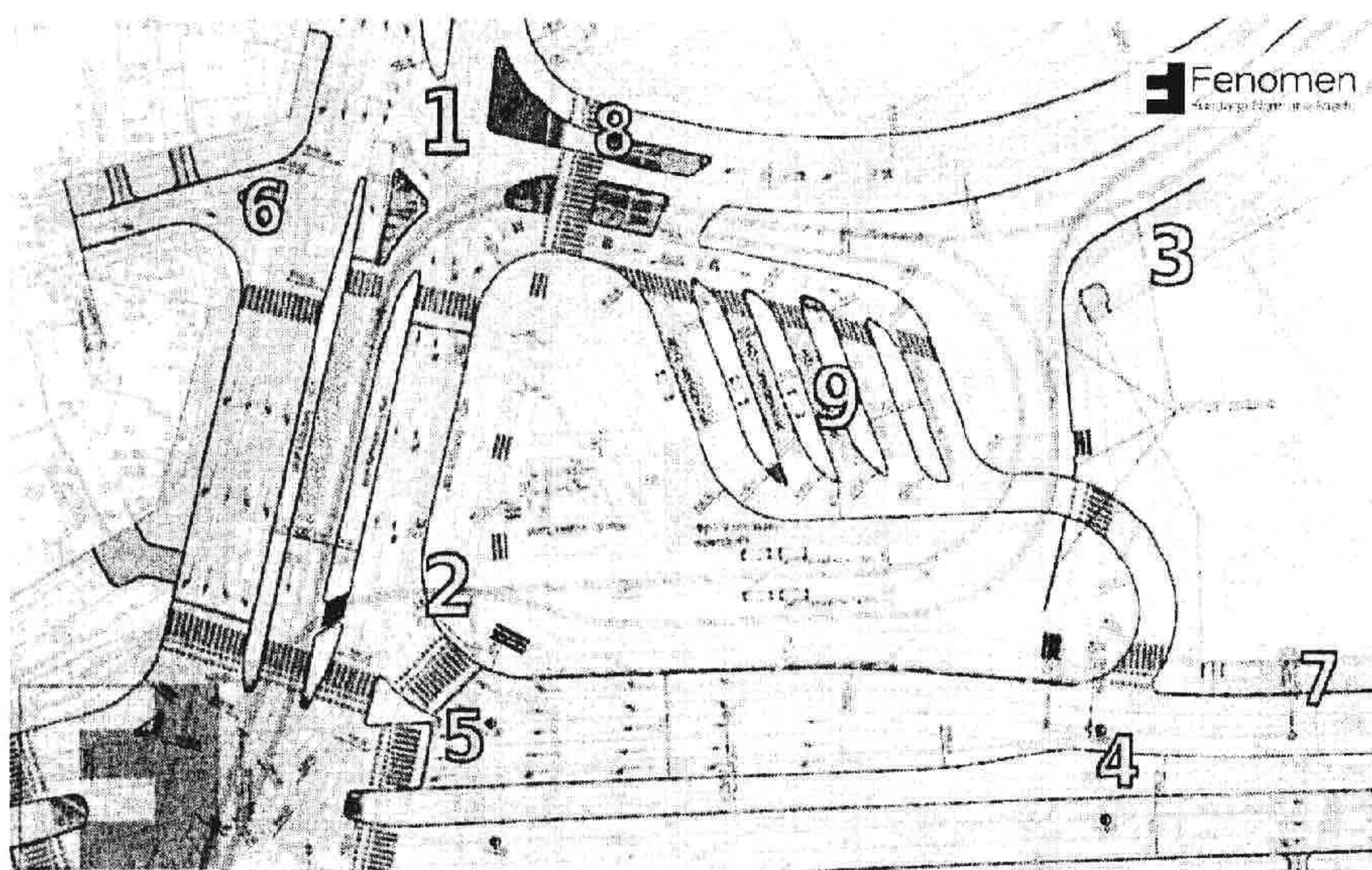
5

Modernizacja ulicy Inflanckiej i jej skrzyżowania z ulicą Łagiewnicką w postaci ronda Powstańców, jest wyczekiwana przez wielu od bardzo dawna. Jednak to co proponuje ZDiT nadaje się jedynie do kosza!

Na zeszłotygodniowej konferencji prasowej prezydenta Łodzi, zostały zaprezentowane plany inwestycyjne Miasta w zakresie infrastruktury drogowej. Jednym z wymienionych projektów jest modernizacja ulicy Inflanckiej pomiędzy ul. Strykowską a ul. Łagiewnicką, gdzie jest rondo Powstańców 1863 r. Rondo, które od dawna tylko z nazwy jest rondem, przypomina aktualnie komunikacyjny ściek z przestrzenią publiczną odstraszać swym widokiem każdego kto ma choć odrobinę poczucia estetyki.

Co zatem proponuje w tym miejsce Zarząd Dróg i Transportu? Rozdmuchaną inwestycję drogową, która sprawi że nadal rondo tutaj nie będzie (poza nazwą), a ludzie chcący się przez to skrzyżowanie przemieścić albo powinni zarezerwować sporo czasu na pokonywanie kolejnych przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną albo przejechać samochodem. Każdy inny środek transportu spychany jest tu na dalsze miejsce.

Oto mapa jaką zaprezentowano na wspomnianej konferencji prasowej, obrazująca propozycję ZDiT względem tego miejsca. Na mapie pozaznaczaliśmy numery największych grzechów tego projektu, których wyjaśnienie znajdują się pod spodem.



1. Brak wyjazdu z ulicy Warszawskiej w kierunku Śródmieścia. Jedyne wyloty skierowane są na północ.
2. Droga rowerowa wzdłuż ulicy Łagiewnickiej wymaga przekroczenia wielu miejsc kolizji z jezdnią, chodnikami i torowiskiem. Droga rowerowa w relacji północ – południe wymaga przekroczenia 5 odrębnych jezdni i 3 torowisk tramwajowych.
3. Przejazd z ulicy Warszawskiej do Łagiewnickiej wiąże się z trzema skrętami pod kątem 90 stopni.
4. Krańcówka autobusowa nie obsługuje wszystkich relacji. Tylko kierunek zachodni i północny.
5. Przeskalowana szerokość jezdni, aż do 5 pasów. W chwili wybudowania autostrady A1, droga straci status tranzytowej.
6. Dojazd do ulicy Biegańskiego tylko z kierunku północnego, mimo że ulica jest dwukierunkowa.
7. Poprowadzenie drogi północną stroną ulicy Inflanckiej odsuwa ją od osiedli mieszkaniowych, które są generatorem ruchu.
8. Bardzo skomplikowany układ drogowo-torowy.
9. Wysokie koszty budowy ze względu na dużą ilość materiałów, roboczogodzin, a także ilość sygnalizacji świetlnej.
10. Nie przewidziano żadnych drzew. Środek placu zostanie praktycznie zabetonowany co ma wpływ na okoliczny mikroklimat poprzez znaczący wzrost temperatury.

**Oto nasza propozycja**



### Omówienie rozwiązań

1. Budowa ronda turbinowego znacząco zwiększy przepustowość skrzyżowania we wszystkich relacjach. Pozwoli na rezygnację z sygnalizacji świetlnej. Po wybudowaniu odcinka autostrady A1 (Wschodniej obwodnicy Łodzi) i wyprowadzeniu tranzytu pojazdów ciężkich, przepustowość ronda może osiągnąć swój szczytowy limit nawet 25 tys. pojazdów na dobę.
2. Budowa pętli tramwajowej na środku ronda stwarza możliwości dla większej elastyczności komunikacji tramwajowej w przypadku zatrzymania na ul. Warszawskiej.
3. Przystanek tramwajowy na ulicy Warszawskiej, przed rondem pozwoli na obsługę mieszkańców po wschodniej i północnej części ronda.
4. Przystanek A+T (autobus i tramwaj na jednym peronie) na ulicy Łagiewnickiej pozwoli obsłużyć największe potoki pasażerów z osiedli mieszkaniowych znajdujących się przy ulicach Łagiewnickiej, Julianowskiej i Inflanckiej.
5. Budowa drogi rowerowej na zewnętrznym obwodzie ronda pozwala na zminimalizowanie kolizji z innymi uczestnikami ruchu, a także pozwoli uniknąć zakrętów pod kątem 90 stopni. Wyprowadzenie drogi po za jezdnię ronda zwiększy bezpieczeństwo i komfort rowerzystów.
6. Budowa drogi rowerowej w pasie rozdziału ulicy Inflanckiej jest opcją bezkolizyjnego przeprowadzenia szerokiej drogi rowerowej.
7. Budowa jednojezdniowych łącznic zwiększa przepustowość ronda i pozwala zachować te relacje, które na rondzie były by trudne do osiągnięcia ze względu na duże kąty skrętu na sąsiadujące ulice Julianowska do Łagiewnickiej
8. To samo dotyczy ulic Łagiewnickiej i Biegańskiego
9. Kompleksowe rozwiązanie zieleni pozwoli na redukcję hałasu, spalin. Wytworzenie lepszego mikroklimatu, a także zwiększy estetykę układu komunikacyjnego.
10. Rezygnacja z krańcówki autobusowej pozwoli zrealizować punkt 9. Należy przedłużyć trasę autobusu nr 66 do centrum, aby jego pasażerowie nie musieli korzystać z przesiadek.

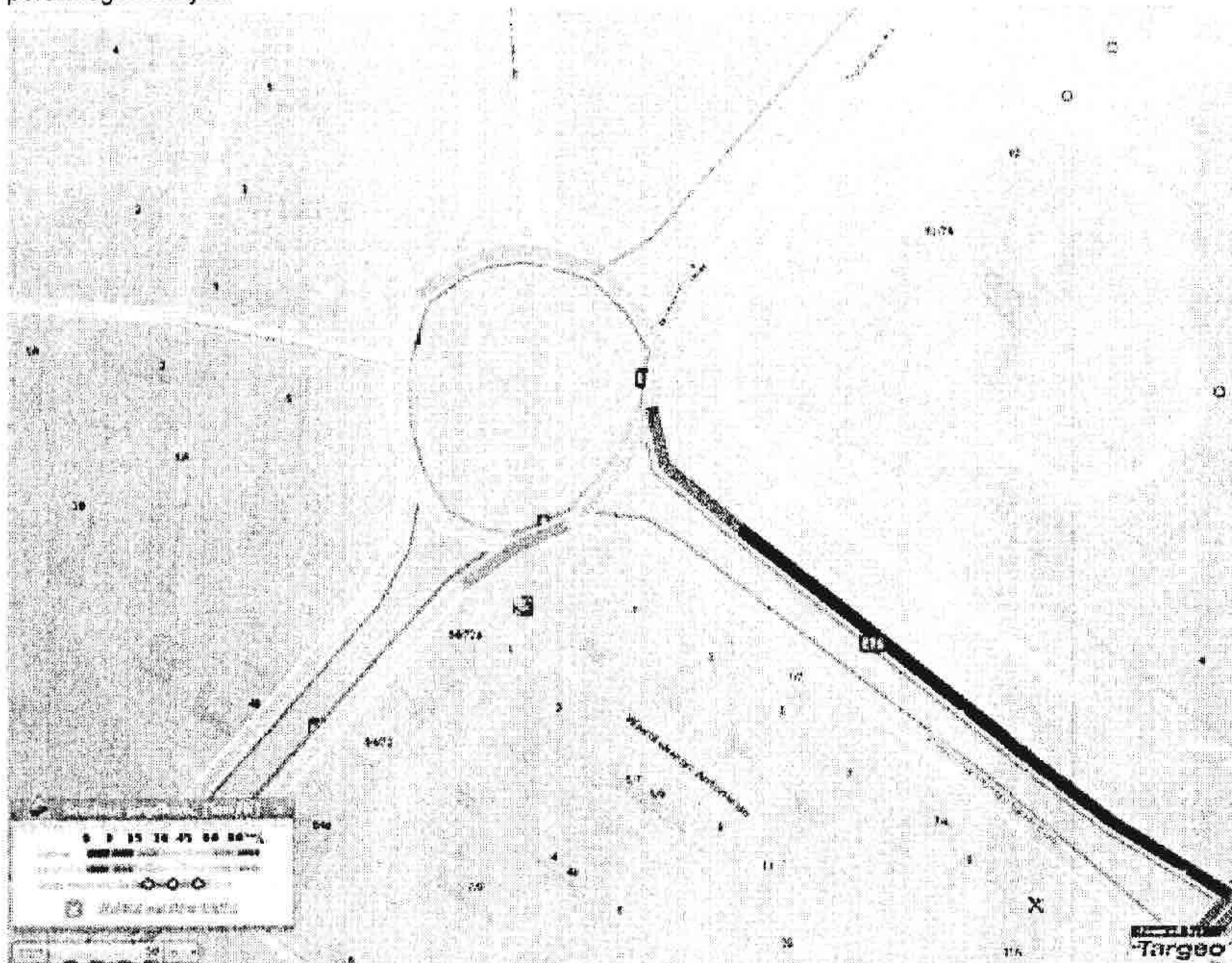
### Zalety rond

- Duża przepustowość – nawet do 25 tys. pojazdów na dobę.
- Zwiększone bezpieczeństwo ze względu na zmniejszenie prędkości podczas dojazdu do ronda. Niemieckie badania na grupie 100 rond wykazały 88% spadek zabitych.
- Zwiększona płynność ruchu ze względu na eliminację sygnalizacji świetlanych.
- Zdecydowanie mniejsze koszty budowy ze względu na konieczność użycia mniejszej ilości materiałów, czasu budowy i małego stopnia skomplikowania.
- Mniejsze koszty utrzymania.
- Proste i przejrzyste zasady ruchu na rondzie mają przewagę nad skomplikowanymi układami skrzyżowań.
- Podniesienie wizualnych walorów układu komunikacyjnego.
- Zmniejszenie zużycia paliwa, a tym samym obniżenie poziomu emisji spalin.
- Obniżenie poziomu hałasu o 3-5 dB

### Porównanie sytuacji drogowej na alternatywnym skrzyżowaniu

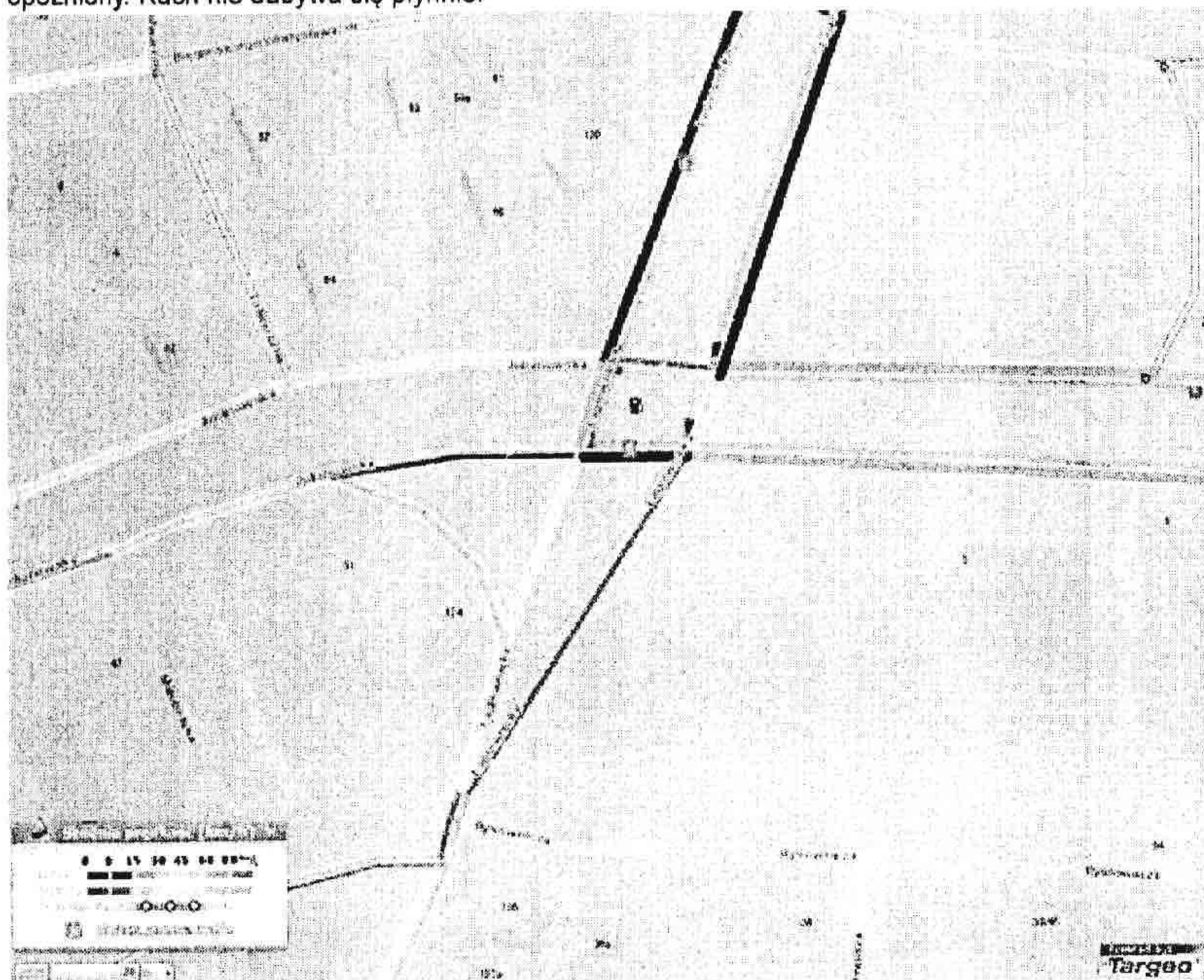
Rondo Lotników Lwowskich, 14.03.2103 r., godz. 7:45 źródło Targeo

Najmniejszą rejestrowaną prędkością jest 15 km/h co oznacza, że ruch na rondzie odbywa się cały czas płynnie, nawet podczas porannego szczytu.

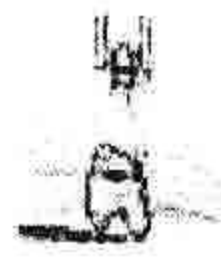


Rondo Powstańców 1863 r., 14.03.2103 r., godz. 7:45 źródło: Targeo

W trzech relacjach rejestrowana prędkość to 0 km/h. Oznacza to, że wjazd do centrum w godzinach szczytu jest znacznie opóźniony. Ruch nie odbywa się płynnie.



{Maciej Sobieraj, Hubert Barański}



Dodaj komentarz...

Opublikuj na Facebooku

Dodajesz jako Bartosz Domaszewicz (Zmień)

**Dodaj komentarz**

Wtyczka społecznościowa Facebooka