

Łódź, 24.11.2011

Urszula Niziołek-Janiak
radna Rady Miejskiej w Łodzi

Pani Hanna Zdanowska
Prezydent Miasta Łodzi

Interpelacja
ws. przetargu Zarządu Dróg i Transportu
"Dokumentacja projektowa na wykonanie rozbudowy ciągu ulic Czerwona-Wróblewskiego w Łodzi na odcinku od ul. Piotrkowskiej do ul. Proletariackiej"

Gratulacje Pani Prezydent!

Zarząd Dróg i Transportu właśnie ujawnił ambitne i kosztowne plany przebudowy cichej dotąd ulicy Czerwonej oraz ul. Wróblewskiego. Są to ulice śródmiejskie, którymi prowadzony jest głównie ruch lokalny, do i z południowej części śródmieścia Łodzi. W specyfikacji istotnych warunków zamówienia umieszczono natomiast następujące założenia:

- budowa dwóch jezdni o szerokości 7.0 m każda, z pasem rozdzielającym oraz poszerzeniami w rejonie skrzyżowań,
- budowa obustronnych chodników i drogi rowerowej dwukierunkowej,
- likwidacja istniejącego torowiska tramwajowego,
- przebudowa i rozbudowa odwodnienia,
- budowa nowych i przebudowa istniejących sygnalizacji świetlnych,
- przebudowa torów tramwajowych w al. Politechniki na długości ok. 170 m i związana z tym przebudowa trakcji tramwajowej
- dwie nowe sygnalizacje świetlne (Wróblewskiego-Wólczańska i Wróblewskiego-Proletariacka)
- przyciski dla pieszych na wszystkich sygnalizacjach wzdłuż ul. Wróblewskiego, dające z założenia w Łodzi priorytet ruchowi samochodowemu
- wyburzenie 4 nieruchomości, w tym zabytkowej fabryki Scheiblera zw. Tivoli, która miałaby znaleźć się pośrodku szerokiego skrzyżowania.

Ponadto w załączonej dokumentacji posłużono się rysunkami przewidującymi dwujezdniowy wlot ul. Milionowej w ul. Piotrkowską.

Jakie argumenty przemawiają przeciwko tak szeroko zakrojonej inwestycji? Poza zdrowym rozsądkiem i olbrzymimi kosztami jej realizacji zauważyć należy, że:

- przyjęte w SIWZ rozwiązanie jest całkowicie nieadekwatne do realnych potrzeb transportowych tego rejonu miasta; obecne natężenie ruchu oraz jego charakter (głównie lokalny ruch docelowy) nie wskazują ani na rychły wzrost ilości przemieszczających się tam samochodów, ani na zmianę struktury tego ruchu; planowane w otoczeniu ul. Wróblewskiego inwestycje mieszkaniowe na terenie dawnych zakładów Allarta i Rousseau oraz Centrum Sportu na terenie kampusu Politechniki Łódzkiej nie są w stanie wygenerować takiego ruchu, który uzasadniałby aż tak daleko idącą rozbudowę parametrów tej ulicy
- wzmiankowane wyżej inwestycje wymagają obsłużenia nie tylko komunikacją samochodową, ale również komunikacją zbiorową; bliskość linii Łódzkiego Tramwaju Regionalnego oraz biegnącej wydzielonym torowiskiem linii tramwajowej na al. Politechniki aż się prosi o wykorzystanie, a także o przywrócenie łącznika szynowego pomiędzy nimi, istniejącego do roku 2009, którego brak jest bardzo silnie negatywnie odczuwalny podczas niemal każdego zatrzymania tramwajowego w

południowej części centrum miasta; zauważyć należy również, że wzmożony istnieniem poszerzonej trasy Wróblewskiego-Czerwona-Milionowa (na plany poszerzenia której wskazują załączniki do dokumentacji) ruch samochodowy wpłynie niekorzystnie na sprawne funkcjonowanie przecinającej go ul. Piotrkowskiej i istniejących na niej linii tramwajowych

- Politechnika Łódzka absolutnie nie uzależnia od rozbudowy jakiegokolwiek sieci drogowej realizacji Centrum Sportu, co oficjalnie zostało przyznane przez przedstawiciela uczelni na posiedzeniu Komisji Finansów; w dodatku, jak donoszą media inwestycja ta nie ma zapewnionego finansowania z ministerstwa
- rozbudowa sieci drogowej wiąże się z przekazaniem PŁ gruntów gminnych jako rekompensaty za tereny zabrane pod przewidywane również przez ZDiT poszerzenie ul. Wólczańskiej, bezpośrednio związane z rozbudową będącą przedmiotem przetargu. Komisja Planu zawetowała poszerzenie ul. Wólczańskiej, rozpatrując projekt planu zagospodarowania dla obszarów Placu Niepodległości jako rozwiązania niszczącego przestrzeń miejską i zabytki, nieuzasadnionego i opartego na fałszywym założeniu – obwodnica wewnętrzna zawarta w Studium ma być realizowana za pomocą ORGANIZACJI RUCHU (zapis celowy, odwołujący się również do zakazu poszerzania ulic śródmiejskich), a nie za pomocą rozwiązań z epoki dostosowywania miast do ruchu samochodowego, nieodwracalnie szkodliwych dla miasta (co widać do dziś na przykładzie ul. Zachodniej)
- kilka elementów rysunków załączonych do SIWZ jest niemożliwa do zrealizowania bez kolejnych kosztownych wyburzeń zabytków
- koszty budowy drogi dla rowerów są zawyżone
- przewidziana do wyburzenia fabryka przy ul. Wólczańskiej 225 wpisana do gminnej ewidencji zabytków, z piękną wieżą, jest idealnym miejscem na ulokowanie Centrum Integracji Społecznej wraz z salą wykładową, warsztatową, a nawet z hotelem czy mieszkaniami przejściowymi dla bezdomnych uczestników programu (do wyremontowania w ramach praktyk); w kolejnej perspektywie finansowej z pewnością będzie można pozyskać na ten cel środki zewnętrzne, a i teraz rozpoczęcie takich działań nie byłoby niemożliwe
- obecnie część fabryki jest siedzibą kilku organizacji pozarządowych, pracujących z osobami, w tym dziećmi, z rodzin patologicznych; gmina nie dysponuje innymi lokalami do udostępnienia tym organizacjom na działalność statutową, tak potrzebną lokalnej społeczności; część pomieszczeń zaś jest wynajmowana przez gminę przedsiębiorcom.

W/w projekt przebudowy ma być tematem kolejnego posiedzenia Komisji Planu, ponieważ jego zasadność w tej skali budzi wątpliwości nie tylko społeczności lokalnej czy organizacji pozarządowych. Naciski Zarządu Dróg i Transportu na służby konserwatorskie z użyciem m.in. argumentu podważonego przez Rektora Politechniki Łódzkiej świadczą zaś o silnym oporze urzędników wobec zmian skali projektu. Nadmieniam przy tym, że ochrona zabytków musi być brana pod uwagę przy realizacji gminnych inwestycji drogowych i inwestycji celu publicznego, co jest nagminnie pomijane przez urzędników ogłaszających przetargi lub traktowane jako nieistotna przeszkoda.

Pani Prezydent, apeluję do Pani o rozwiązanie problemu forsowania przez Zarząd Dróg i Transportu niefortunnych i stawiających na piedestale wyłącznie ruch samochodowy inwestycji w centrum miasta. Proponowałabym podporządkowanie merytoryczne Zarządu Architektowi Miasta, który winien stać na straży harmonijnego rozwoju miasta jako organizmu, a nie jako sieci połączeń drogowych. Obecny Architekt Miasta jest osobą cenioną i odpowiedzialną, osobą, która z powodzeniem potrafiłaby wymóc dostosowanie sieci dróg do potrzeb miasta, a nie na odwrót, co w tej chwili forsuje Zarząd Dróg i Transportu.

Wnoszę o bezzwłoczne unieważnienie ogłoszonego przetargu i o rewizję założeń projektu.

Z wyrazami szacunku

