

KIJ W MROWISKU - MOST NAD TUNELEM

Na portalu społecznościowym polubiłem stronę *Nie dla budowy estakady na skrzyżowaniu Marszałków*. Jestem jednym z 1304 członków (stan na 21 kwietnia godzina 10.40) tej błyskawicznie rosnącej społeczności. Społeczność ludzi o przeciwnym zdaniu miała w tym momencie 565 członków. W zasadzie konsultacje można by uznać za odbyte.

W dodatku wśród osób przeciwnych mostowi znalazłem wiele znanych nazwisk: wiceprezydent Agnieszka Nowak, radne obu opcji - Urszulę Niziołek-Janiak i Bożenę Jędrzejczyk, redaktora Jakuba Wiewiórskiego, Michała Kędzińskiego z Uniwersytetu Łódzkiego, architektów Marka Diehla i Krzysztofa Golca. Czyli ludzi o trzeźwym spojrzeniu i wyważonych poglądach. Podział na Łódź racjonalną (racjonalnie myślącą) i radykalną (radykalnie budującą) rysuje się tu dość wyraźnie.

Nie takie to jednak proste - podział biegnie czasem przez środek człowieczego serca (rozumu?). Jedna strona chciałaby uniknąć korków, druga - nie szpecić miasta i oszczędzić pieniądze. Właściciel tak podzielonego serca jest rozdarty jak koszula Rejtana. Jeśli przez przypadek jest akurat prezydentem miasta, ogłasza konsultacje i czeka na wyniki sondażu. Budować czy nie budować - oto jest pytanie.

Ja bym zwyczajnie poczekał z decyzją kilka lat - niech skończą się obecne przebudowy, niech powstanie autostrada, niech rozstrzygnie się, co z demografią i liczbą mieszkańców, niech ludzie trochę odpoczną, a budżet wróci do równowagi. (Z budową tego mostu jest trochę tak, jakby komuś po dwuletnim leczeniu kanałowym proponować wstawienie dwóch zębów, bo jest akurat promocja na implanty). Niestety, to nie ja podejmuję decyzję. Podobno musimy ją podjąć razem, a przed podjęciem przemyśleć. Bitwa na argumenty już trwa. Analizę SWOT przygotował nawet sam magistrat.

Bezsporny plus budowy jest chyba tylko jeden - szybszy przejazd przez skrzyżowanie. Czy zaowocuje on zmniejszeniem ilości spalin - mocno dyskusyjne (jedni uważają, że większa przepustowość skrzyżowania spowoduje, że samochody przejadą szybciej i krócej będą dymić, inni - że przejedzie więcej samochodów w tym samym czasie). Argument o dojeździe do A1 wydaje się naciągany - jeśli z całego miasta mielibyśmy jechać do trasy W-Z, by potem wjechać na autostradę, to cała idea obwodnicy nie ma sensu. Bezsporny minus to obniżenie jakości życia mieszkańców okolic skrzyżowania. Przekonuje mnie też argument o zepsuciu krajobrazu (choć niektórzy uważają, że nie ma czego psuć w tym miejscu) i argument o zmarnowanych pieniądzach (co z tego, że po części z Unii?). Ale **dodajmy coś od siebie**:

Mamy w Łodzi kilka zbudowanych wiaduktów-widm, które od lat straszą szkieletami swoich konstrukcji. Na Pomorskiej przy szpitalu niepotrzebny wiadukt dla drugiego pasa ruchu, a kawałek dalej na wschód kuriozalny wiadukt w krzakach przy Lawinowej. Ten niszczy już ćwierć wieku. Być może niedługo trzeba będzie go rozbierać, jak te mosty za Tuszyńem. Dodajmy do tego wiadukt kolejowy przy Kaliskim (ten pierwszy licząc od strony centrum) czy tramwajowy wiadukt na Dąbrowskiego, po którym nigdy nie pojechał żaden wagon (metalowe barierki tego wiaduktu malowałem 30 lat temu w ramach pracy w spółdzielni studenckiej). Może więc najpierw skończmy budowy zaczęte w czasach komuny, oddajmy do użytku szpital na Czechosłowackiej, przedłużmy Dąbrowskiego i Puszkina (wiadukt nad torami). A potem pomyślimy, co dalej. To chyba logiczniejsza kolejność. Jeśli jednak most powstanie, może być powodem do żartów nie tylko z Łodzi, ale i z całego kraju. Gdzie Polacy wybudowali za unijne pieniądze największy most? W jedynym dużym mieście bez rzeki.

Mam też rozwiązanie, które zadowoli wszystkich: most na trasie W-Z + tunel wzdłuż Rydza-Śmigłego, a na poziomie 0 bezkolizyjnego skrzyżowania wóznierf i stacja roweru miejskiego. Podobne rozwiązanie (tunel pod wiaduktem) powstaje w rejonie Kopcińskiego-Tuwima i nikogo nie szokuje.