

RYNEK KOBRO I PODZIEMNA DROGA

Kilka dni po sprzedaży za 85 mln działki w Nowym Centrum Łodzi miasto ogłosiło plany kolejnej inwestycji. Równoległe z projektem Gemlaco będzie realizowana budowa podziemnej drogi od Kilińskiego do Nowotargowej, Rynku Kobro i podziemnego parkingu pod rynkiem. O planowanej inwestycji opowiedzieli na specjalnej konferencji prasowej architekt miasta Marek Janiak i Robert Kolczyński, dyrektor Wydziału ds. Zarządzania Projektami.

Droga będzie się zaczynała przy ulicy Kilińskiego, na wysokości obecnego dojazdu do parkingu przy EC1 (między budynkiem elektrowni a powstającym biurowcem mBanku). Początkowo będzie biegła w wykopie, nad którym przerzucone będą kładki dla pieszych (wzorem jest tu trasa WZ), po czym zejdzie pod ziemię w okolicy planowanego Rynku Kobro i doprowadzona będzie do ronda pod Nowotargową. Zapewni dojazd do dworca od strony zachodniej, dojazd do parkingu pod Rynkiem Kobro, obsługującym też zwiedzających EC1. Droga będzie miała około 400 metrów długości. Według wstępnych szacunków ma kosztować 70 milionów złotych.

Rynek Kobro ma powstać między EC1 i dworcem, na przedłużeniu ulicy Knychalskiego. Ma być placem miejskim, który oprócz pełnienia funkcji komunikacyjnych i rekreacyjnych, będzie też miejscem organizowania koncertów i wydarzeń artystycznych. Pod płytą rynku ma powstać parking na 300 samochodów. Miasto ogłosiło konkurs na zaprojektowanie tej przestrzeni, ale żadna z 18 prac nie zyskała w pełni aprobaty jurorów. W marcu 2016 przyznano jedynie wyróżnienia pierwszego i drugiego stopnia (jedno z nich na zdjęciu). Zdaniem Marka Janiaka projekty zbyt mało koncentrowały się na połączeniu rynku z dworcem. Architekt miasta uważa, że z każdego z przedstawionych projektów można wybrać dobre elementy, które po połączeniu dadzą najlepsze rozwiązanie (jak w dobrym bigosie). Zajmie się tym zwycięzca przetargu, który na podstawie wytycznych architekta zaprojektuje i wybuduje nowy rynek. Zapytany o zieleni, Marek Janiak zapowiedział drzewa w donicach.

Rynek wraz z parkingiem ma kosztować 50 milionów, co wraz z drogą daje sumę 120 milionów złotych, czyli 1,5 raza więcej niż miasto uzyskało ze sprzedaży działki firmie Gemlaco. Nawet jeśli dodamy 28 milionów za działkę pod Bramę Miasta, nie uzyskamy jeszcze całej sumy. Projekt należy więc traktować jako inwestycję miasta w Nowe Centrum, czyli uzupełnienie przebudowy dworca i EC1. Przy okazji okazało się, że ukończony właśnie remont skrzyżowania Traugutta/Kilińskiego jest rozwiązaniem tymczasowym. Za kilka lat przebieg ulicy Traugutta zostanie wyprostowany, ulica wpadać będzie w Kilińskiego kilkadziesiąt metrów dalej na południe (a uwolniona w ten sposób powierzchnia będzie kolejną działką do sprzedania w przetargu). Dlaczego nie można było zrobić tego od razu? Podobno wykonawca nie zgodził się na zmiany w pierwotnym projekcie.

Kiedy to wszystko się odbędzie? Według planów najważniejszych miejskich urzędników rok 2017 przyniesie projekt, a przełom roku 2017 i 2018 to początek budowy. Koniec zaplanowano na 2020 rok, co - jak uczy doświadczenie - może być wersją optymistyczną.

Korzystając z okazji, zapytałem dyrektora Kolczyńskiego o funkcje mieszkaniowe w nowej dzielnicy. Odpowiedział, że wszystko zależy od deweloperów, ale że w założeniach 30% powierzchni przeznaczonych zostanie na cele mieszkaniowe. Na moje pytanie, kto będzie chciał mieszkać na tej betonowej pustyni, dyrektor odpowiedział, że na przykład on i że dla wielu ludzi takie mieszkanie w samym centrum może być atrakcyjne, że są różne gusta i potrzeby. Pytany o założone w planach NCL 11% terenów zielonych, odpowiedział, że nasadzenia pojawią się po zakończeniu inwestycji i że w realizacji nigdy nie udaje się uzyskać dokładnie tego, co było w planach. *Czasami jest to 15%, a*

czasami 9%. Można tylko zauważyć, że odstępstwo zawsze idzie w stronę 9, 7, 5%.