



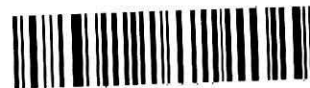
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Pełnomocnik Rządu
ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego

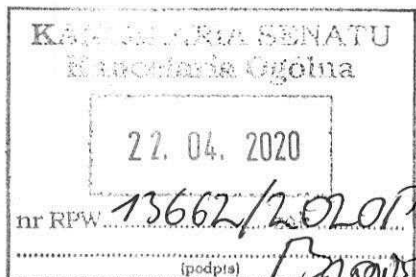
Marcin Horała

Znak sprawy: CPK.4614.2.2020

Warszawa, 19 kwietnia 2020 dnia



03980200330212
RPW/13662/2020 P
2020-04-22



Pani
Gabriela Stanecka-Morawska
Wicemarszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

W odpowiedzi na pismo BPS/043-05-148/20 dotyczące oświadczenia złożonego przez senatorów Krzysztofa Kwiatkowskiego i Artura Dunina na 5. posiedzeniu Senatu w dniu 27 lutego 2020r. na wstępie pragnę podkreślić, iż przedstawione w projekcie dokumentu „Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego” (SSL) wstępne wariantowe trasowania linii kolejowych mają charakter wyłącznie orientacyjny. Na ich podstawie nie można wnioskować zarówno na temat ostatecznego przebiegu linii, jak i szerokości pasa gruntu niezbędnego do pozyskania na cele inwestycji, w tym szczegółowych kolizji. Ustalenia odnośnie do przebiegu linii będą podejmowane po przeprowadzeniu m.in. konsultacji społecznych na poziomie gminnym, szczegółowych analiz technicznych oraz środowiskowych (w tym dotyczących obszarów chronionych). Przedstawienie zarysu koncepcyjnego przebiegu linii (w różnych wstępnych, przykładowych wariantach) w ramach SSL ma na celu wyłącznie budowanie świadomości społecznej o rozpoczętych pracach studialnych oraz stanowi jedno ze źródeł uzyskiwania informacji zwrotnej o istotnych uwarunkowaniach, które mogą wpłynąć na dalszy proces przygotowania inwestycji.

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego zaniechania prac nad wariantami z przywołanego w piśmie „Studium wykonalności dla KDP Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław” (dalej: SW) pragnę podkreślić, iż prace analityczne nad przebiegiem Kolei Dużych Prędkości w ramach projektu CPK bazują na zmodyfikowanych przesłankach w stosunku do założeń sprzed kilku lat. Koncentrują się one na poprawie dostępności przestrzennej kolei w skali kraju, z uwzględnieniem linii dużych prędkości. Zgodnie ze zaktualizowanymi założeniami przyjmuje się, iż tego rodzaju infrastruktura będzie mogła być wykorzystana nie tylko przez pociągi dużych prędkości obsługujące ruch między największymi aglomeracjami, ale również przez ruch regionalny (pociągi o charakterze RegioExpress, zatrzymujące się na stacjach położonych na nowej linii poza największymi węzłami). Dzięki zastosowaniu tego rodzaju podejścia w przypadku aglomeracji łódzkiej istnieje możliwość znaczącej poprawy obsługi transportowej m.in. takich ośrodków miejskich jak Konstancinów Łódzki czy Brzeziny. Nie jest zresztą prawdą, że w obecnie prowadzonych pracach całkowicie nie bierze się pod uwagę wariantu ze studium firmy IDOM. Analizując całościowo przebieg linii KDP (korytarz 9) można zauważyć, iż wybrane warianty poprowadzono proponowanym wówczas śladem linii Y (z ew. drobnymi korektami).

Jeśli chodzi o wylot linii KDP z Łodzi w kierunku zachodnim – przedstawienie propozycji wariantu przez Konstancinów uwarunkowane było chęcią ukazania możliwości włączenia tej gminy w system transportu kolejowego (m.in. za pośrednictwem łącznicy w kierunku Lublinka). Wariant z SW nie dawał takiej możliwości. Kolejną przesłanką opracowania alternatywnego wariantu wylotu linii KDP z Łodzi na zachód był fakt, iż przebieg tunelu w wariantach ze studiów IDOM i SENER jest relatywnie skomplikowany. Przedstawiona w SSL propozycja przebiegu tunelu kończącego się w rejonie ul. Saperów na Zdrowiu (już za parkiem), pozwala na uzyskanie bardziej prostoliniowego (mniej krętego) przebiegu budowli pod terenami Łodzi. Dodatkowo, tunel w nowym wariantach w dużej części przebiegałby pod ulicami (Zieloną i Konstancynowską), co na etapie realizacji inwestycji jest bardzo ważnym czynnikiem minimalizującym szereg

problemów i ryzyk związanych np. zagadnieniem przeprowadzenia budowy tunelowej bezpośrednio pod historyczną zabudową śródmiejskiej części Łodzi.

Studium IDOM wymaga weryfikacji w zakresie aktualności danych, w tym również analizy stanu zagospodarowania terenów w korytarzu oraz planów tym zakresie. Ówczesna informacja o zawieszeniu prac nad projektem spowodowała, iż nie wszystkie plany miejscowe uwzględniają opracowany wariant, w związku z czym na części odcinków wyznaczonego wówczas przebiegu linii Y pojawiła się nowa zabudowa – na trasie linii lub w jej najbliższym otoczeniu. Warto odnotować, iż np. w przypadku wschodnich rejonów Łodzi (Mileszki, Wiączyń) zaproponowany przebieg pokrywa się wprost z przebiegiem linii Y ze studium IDOM – a mimo to, mieszkańcy protestują i osiłą protestu jest rozwój nowej zabudowy mieszkaniowej. To by oznaczało, iż w tym miejscu korytarz KDP – mimo jego wskazania w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Łodzi – najwyraźniej nie był wystarczająco zabezpieczony, biorąc pod uwagę realny wymiar polityki przestrzennej miasta.

O ile jednak w przypadku Łodzi przebieg sprzed kilku lat został rzeczywiście usankcjonowany w dokumentach planistycznych, to jednak nie była to sytuacja powszechna w skali całej linii. Wiele samorządów zarówno wówczas, jak i obecnie, protestowało przeciw ulokowaniu na ich terenie Kolei Dużych Prędkości (m.in. Bolimów, Wiskitki, Łyszkowice, Wodzierady, Szadek). Dlatego też, jedną z istotnych przesłanek zaproponowania w ramach SSL nowych wariantów przebiegu linii był fakt, iż dotychczasowy przebieg „Y” z różnych powodów stał się w obecnych uwarunkowaniach w wielu miejscach przestrzennie problematyczny – co w naszej ocenie stanowi wystarczający powód do tego, aby został on zweryfikowany, również poprzez porównanie z propozycjami alternatywnymi.

Rozumiejąc to stanowisko pragnę przy tej okazji zwrócić uwagę na stale powielane zarzuty odnośnie kolizji zaproponowanego wariantu z Rezerwatem Polesie Konstantynowskie. Przebieg zaproponowany w SSL przewidziany byłby do przeprowadzenia przez zachodni rejon Łodzi tunelem pod ul. Konstantynowską i odległość w najbliższym miejscu od wspomnianego rezerwatu to ok. 500 m, czyli dokładnie tyle samo ile w przypadku tunelu w starym przebiegu (pod ul. Bratysławską na Retkini). Biorąc to pod uwagę, argument o znacząco bardziej negatywnym wpływie tunelu w proponowanym nowym przebiegu na rezerwat uznaję za trudny do obrony. Zaznaczam także, iż w najbliższym otoczeniu rezerwatu funkcjonują takie obiekty jak Hala Atlas Arena oraz Stadion Miejski.

Jeśli chodzi o potencjalne negatywne oddziaływanie tunelu KDP na tereny rekreacyjne na Zdrowiu – mamy świadomość problemów związanych z funkcjonowaniem terenów zielonych w pobliżu tunelu prowadzącego do Łodzi Fabrycznej. Biorąc jednak pod uwagę obecnie stosowane technologie w budownictwie tunelowym istnieje możliwość zastosowania takich rozwiązań (drażnienie), które minimalizują ten wpływ, czyniąc sam obiekt niemal niezauważalnym z punktu widzenia jakości życia w mieście. Cennym doświadczeniem będzie inwestycja związana z budową przez PKP PLK S.A. tunelu średnicowego. Warto dodać, iż przykładowo w Warszawie tunel metra przebiega kilkanaście metrów pod poziomem gruntu w bezpośrednim sąsiedztwie bardzo cennych przyrodniczo i rekreacyjnie parków (Ogród Saski, Ogród Krasińskich, Park Żeromskiego, Park Zielińskiej, Pole Mokotowskie) i mimo wieloletniej eksploatacji trudno doszukać się jego negatywnego wpływu na zieleń i walory rekreacyjne tych miejsc. W przypadku łódzkiego tunelu KDP można doszukiwać się pewnej analogii (z uwzględnieniem lokalnej sytuacji geologicznej) z funkcjonowaniem infrastruktury warszawskiego metra.

Mamy świadomość, iż wariant z SW był szeroko konsultowany, a w przypadku Łodzi również usankcjonowany w dokumentach planistycznych i stąd w sposób naturalny traktowany jako preferowany – niemniej jednak on również nie jest wolny od mankamentów i wymaga w wielu miejscach weryfikacji i dalszych analiz. W przypadku tego przebiegu również można spodziewać się protestów w rejonie Os. Retkinia (wylot tunelu) oraz w Lublinku. Zwracam uwagę, iż przedstawiony w SSL korytarz obejmuje także obszar w sąsiedztwie miasta, po którym przebiegał wariant z SW, a zatem ujęta w SSL propozycja nowych trasowań na wybranych odcinkach linii miała jedynie na celu stworzenie warunków do odniesienia ówczesnego wariantu do innych, alternatywnych rozwiązań i rzetelnego ich porównania, z uwzględnieniem kosztów i wielorakich konsekwencji. Przedstawionych powyżej argumentów nie należy traktować jako próby przekonania do wariantu zaproponowanego przez CPK, ale jako głosu w dyskusji, która pozwoli ukierunkować dalsze prace studialne i wypracować zweryfikowane rozwiązania z poszanowaniem stanowisk zarówno lokalnych i regionalnych władz samorządowych, jak i mieszkańców.

Jeśli chodzi o kwestię trasowania linii KDP w ujęciu całościowym – zaproponowane w ramach SSL warianty przebiegu linii z rozgałęzieniem w Sieradzu są korzystniejsze z punktu widzenia Łodzi, ze względu na skrócenie odległości zarówno pomiędzy Łodzią a Wrocławiem, jak i Łodzią a Poznaniem.

Podsumowując, chciałbym podkreślić, iż na obecnym etapie analiz nie zamierzamy dokonywać przesądzeń odnośnie poszczególnych wariantów przebiegu linii. Jak zaznaczono wyżej, zebrane w ramach konsultacji SSL argumenty posłużą nam do wypracowania wariantów, które będą analizowane na dalszych etapach prac studialno-projektowych, będą one również przedmiotem pogłębionych konsultacji lokalnych.

Władze lokalne, w tym Miasto Łódź, są i będą dla wszystkich podmiotów zaangażowanych w projekt kluczowym partnerem w dyskusji, a żadne rozwiązanie nie będzie forsowane wbrew ich woli. Niemniej, jakkolwiek wariant linii nie byłby brany pod uwagę, nie ma możliwości, aby przeprowadzić tego rodzaju inwestycję bezkonfliktowo, unikając wywłaszczeń, czy trudnych dyskusji o sąsiedztwie linii kolejowej stawiających najczęściej lokalne uciążliwości ponad korzyści dla regionu. Ostateczny sukces przedsięwzięcia będzie możliwy wyłącznie dzięki wzajemnej współpracy – dlatego dziękując za wszelkie przekazane uwagi i sugestie, liczę na pomoc na dalszych etapach prac.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Marcin Horała

niepodlega

POLSKA
KTULICIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI