



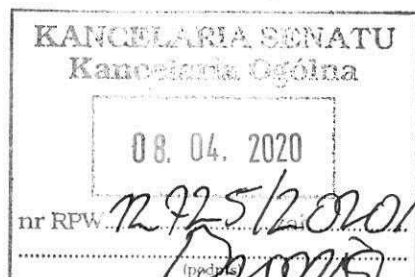
MINISTER INFRASTRUKTURY



03980200326740  
RPW/12725/2020 P  
2020-04-08

Warszawa, dnia r.

Znak sprawy: CPK.4736.115.2020



Pan  
Tomasz Grodzki  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odnosząc się do przekazanego Ministrowi Infrastruktury wraz z pismem z dnia 10 marca 2020 roku (znak: BPS/043-06-169/20) oświadczenia złożonego przez senatorów Krzysztofa Kwiatkowskiego i Artura Dunina podczas 6. posiedzenia Senatu RP w dniu 06 marca 2020 roku wyjaśniam, co następuje.

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 dotyczące przebiegu linii będą podejmowane po przeprowadzeniu m. in. konsultacji społecznych na poziomie gminnym zaplanowanych na drugą połowę bieżącego roku, szczegółowych analiz technicznych oraz środowiskowych (w tym dotyczących obszarów chronionych). Przedstawienie zarysu koncepcyjnego przebiegu linii (w różnych wstępnych, przykładowych wariantach) w ramach SSL miało na celu wyłącznie budowanie świadomości społecznej o rozpoczętych pracach studialnych oraz stanowiło jedno ze źródeł uzyskiwania informacji zwrotnej o istotnych uwarunkowaniach, które mogą wpłynąć na dalszy proces przygotowania inwestycji.

Warto jednak podkreślić, że uwzględniony w SSL wlot linii KDP od wschodniej strony do Łodzi mniej więcej od wysokości osiedla Wiączyń Dolny pokrywa się z przebiegiem ze studium IDOM – przebieg ten został usankcjonowany w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Łodzi. Nowością w projekcie jest natomiast łącznica do stacji Łódź Widzew (odłączająca się od głównej linii w rejonie Wiączynia), ale nie jest to obligatoryjny element projektu, a jej przebieg (w wariantach zielonym i błękitnym) został określony orientacyjnie. Żaden z wariantów nie przecina natomiast rezerwatu Wiączyń, propozycje wariantów pomarańczowego i błękitnego zaproponowane zostały właśnie w taki sposób, aby nie przeciąć rezerwatu, choć w tym przypadku oba proponowane przebiegi przecinają Las Wiączyński.

Co ważne, na obecnym etapie analiz nie przesądzamy niczego w sprawie 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. Włączenie mieszkańców w proces prac przygotowawczych na tak wczesnym etapie jest, naszym zdaniem, dobrą praktyką. Liczymy na wypracowanie szczegółowych rozwiązań, które docelowo mogą zostać zaakceptowane przez szerokie grono odbiorców. Władze lokalne, w tym Miasto Łódź, są i będą dla wszystkich podmiotów zaangażowanych w projekt kluczowymi partnerami w dyskusji, a żadne rozwiązanie nie będzie przez nas forsowane wbrew woli zaangażowanych gmin.

Warto również dodać, że konsultacje SSL były drugim etapem konsultacji społecznych projektu CPK po etapie pierwszym tj. Regionalnych Konsultacjach Strategicznych przeprowadzonych w Łodzi w ubiegłym roku, w których udział wzięły władze Miasta Łodzi, Marszałek, Wojewoda oraz Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska. Kształt dokumentu SSL oparty był na uwagach i postulatach wtedy zgłoszonych. Należy zauważyć, że jakkolwiek wariant linii nie byłby brany pod uwagę, nie ma możliwości, żeby przeprowadzić tego rodzaju inwestycję bezkonfliktowo, unikając trudnych dyskusji o sąsiedztwie linii kolejowych. Ostateczny

sukces przedsięwzięcia będzie możliwy wyłącznie dzięki współpracy, dlatego - dziękując za wszelkie przekazane uwagi i sugestie - liczę na pomoc Panów Senatorów i współpracę na dalszych etapach prac.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Marcin Horała