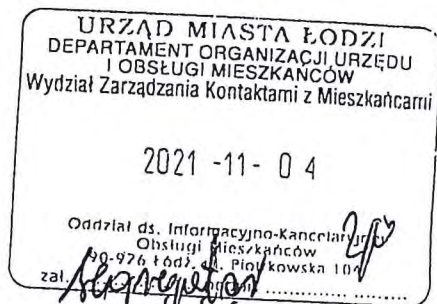




RPW/758394/2021 N
Data: 2021-11-04

Łódź, dnia 4. 11. 2021 r.



Sz. P.
Hanna Zdanowska
Prezydent Miasta Łodzi
ul. Piotrkowska 104
90-926 Łódź

PETYCJA



SCHN-104/1571/2021
ID: 02560300168262

Działając na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (tj. Dz. U. z 2018 r. poz. 870), kierując się ważnym interesem publicznym, my - mieszkańcy wschodnich osiedli miasta Łodzi (w tym m.in. Andrzejów, Os.33, Stoki, Nowosolna, Olechów, Widzew Wschód) oraz mieszkańcy gmin położonych na wschód od Łodzi (w tym m.in: Andrespol, Brójce, Koluszki), składamy niniejszą petycję – prośbę **o podjęcie wspólnych, realnych i jak najszybszych działań, zmierzających do powstania bezpiecznych, bezkolizyjnych skrzyżowań**, w przecięciu z linią kolejową nr.17 w następujących miejscach :

- ciąg ulicy Gajcego w Łodzi (kolizja z dwoma liniami kolejowymi w odległości 50 metrów)
- ciąg ulicy Malowniczej w Łodzi
- ciąg ulicy Transmisyjnej w połączeniu z ul. Hetmańską w Łodzi

Spełnienie naszych oczekiwań wyrażonych w niniejszej petycji leży w interesie publicznym ww. jednostek samorządu terytorialnego, ich mieszkańców oraz wszystkich podmiotów, prowadzących działalność gospodarczą na terenie województwa łódzkiego i korzystających z dróg wschodniej części Łodzi.

Uzasadnienie:

Mieszkańcy Osiedla Andrzejów wobec wzmożonego ruchu kolejowego na linii nr.17 od zblizają się do sytuacji **pełnego wykluczenia komunikacyjnego**. Zarówno wyjazd do pracy jak i powrót oznaczają codzienne straty czasu oraz potęgujące się doznania stresowe. Napotykanne już obecnie od 7 do 9 składów pociągów podczas jednego opuszczenia zapór – staje się niemalże normą. A stojące tam gigantyczne korki pojazdów to również smog!

Szczególnie w przypadku **ul. Gajcego** wskazana i oczekiwana jest ponadstandardowa dbałość również w odniesieniu do pieszych zainteresowanych dojściem do każdego z rodzajów komunikacji publicznej jak i realizacją czynności dnia powszedniego po obu stronach torów kolejowych. Ponad połowa mieszkańców prawie 6-cio tysięcznego osiedla, jest obecnie odizolowana przejazdami kolejowymi od: **szkoły, przedszkoli, aptek, sklepów, kościoła** czy przystanków komunikacji miejskiej!

Zamknięte przejazdy **uniemożliwiają zjazd z autostrady A1 na kluczowym węźle nr 22 oraz wypadki/kolizje drogowe tamże**. Retorycznym w tym kontekście, pozostaje pytanie o bezpieczeństwo ruchu drogowego. A bezpieczeństwo zdrowotne czy mienia? Jak dojadą do Andrzejowa karetki Pogotowia Ratunkowego czy wozy Straży Pożarnej, nawet przepuszczone przez 3-kilometrowy korek na Rokicińskiej? Za odpowiedzią jednego z mieszkańców Andrzejowa – nie trzeba tu przyjeżdżać aby to zobaczyć – można sprawdzić u bezstronnego obserwatora czyli na mapach natężenia ruchu w Google. Ale już żeby tego doświadczać – trzeba tu mieszkać!

Obecnie przejeżdża tędy ponad **200 pociągów na dobę (dane z 1 września 2021 r.), a po uruchomieniu tunelu średnicowego, wzmożeniu ruchu w kierunku Chojen i Kaliskiej - ilość pociągów ma wzrosnąć 3-4 krotnie!**

Tymczasem podczas podpisywania umowy na bezkolizyjny wiadukt w Skierniewicach w grudniu 2020 r. (37 mln zł) prezes PKP PLK Ireneusz Melcher stwierdził: „...Ponad sto pociągów podczas doby przejeżdża przez to miejsce. To łącznie kilka godzin postoju dla kierowców, kiedy przejazd jest zamknięty...”.

Wspomniane inwestycje, nie mogą już czekać na kolejne konkursy rozpisywane przez PKP PLK. Nie w sytuacji z jaką już obecnie mamy do czynienia. **Stąd prośba jaką złożono w formie interpelacji radnego do Marszałka Województwa Łódzkiego o zapewnienie trybu pozakonkursowego w ramach RPO (treść wraz z odpowiedzią jako załącznik)**. Istotnym jest też, iż w kończącej się właśnie perspektywie UE - PKP PLK na infrastrukturę kolejową na terenie woj. łódzkiego otrzymało dofinansowanie bliskie **3,5 mld. złotych!**

Całkiem inna sytuacja panuje w dwóch kolejnych, pobliskich miejscowościach – co również przyczynia się do dużego niezadowolenia społecznego mieszkańców województwa korzystającego z przejazdów których dotyczy petycja. I tak:

• **Bedoń** (umowa z 26 kwietnia 2021 na 36 mln zł). Wójt gminy Andrespol oraz przedstawiciele PKP PLK podpisali umowę na wybudowanie do końca 2023 roku w Bedoniu w gminie Andrespol tunelu pod przejazdem kolejowym. Oprócz dwóch jezdni zbudujemy ciąg pieszo-rowerowy, i każdy użytkownik drogi będzie mógł w bezpieczny sposób pokonywać to skrzyżowanie - mówi członek zarządu PKP PLK Arnold Bresch. Inwestycja ma kosztować 36 mln zł, z czego po 8 mln zł to środki z Funduszy: Dróg Samorządowych i Inwestycji Lokalnych, a 20 mln zł dołoży PKP PLK.

Budowa tunelu w Bedoniu to część realizowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe projektu poprawy bezpieczeństwa, którego celem jest zastępowanie przejazdów kolejowo-drogowych skrzyżowaniami bezkolizyjnymi.

• **Gańków** (umowa 22 październik 2020 r. na 23 mln zł) W gminie Koluszki - powstanie wiadukt kolejowy nad drogą, łączącą miejscowości Gańków Duży i Gańków Mały - w miejscu, gdzie dziś jest przejazd kolejowo-drogowy. PKP Polskie Linie Kolejowe i Gmina Koluszki podpisały umowę z wykonawcą, która ma poprawić bezpieczeństwo i usprawnić układ komunikacyjny. Po wiadukcie będą biec cztery tory linii Łódź Fabryczna-Koluszki oraz Łódź Kaliska-Dębica. Ponadto przy drodze powiatowej pod obiektem powstaną chodniki i ścieżki rowerowe. Całość ma być gotowa do końca 2022 roku. Koszt inwestycji - to ponad 23 miliony złotych, z czego około 11,5 miliona wyniesie unijne dofinansowanie. Wiadukt kolejowy w Gańkowie to jedna z trzech inwestycji realizowanych w naszym województwie przez PKP Polskie Linie Kolejowe z projektu budowy bezkolizyjnych skrzyżowań kolejowo-drogowych.

Wśród pięciu głównych celów przyświecających inwestycjom UE w latach 2021–2027, znajdujemy aż 3 jakby wprost przypisane do tematu interpelacji:

1.2 - bardziej przyjazna dla środowiska bezemisyjna Europa – w ramach obszaru transport niskoemisyjny i mobilność miejska wskazano ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy.

1.3 - lepiej połączona Europa ze strategiczną infrastrukturą transportową i sieciami cyfrowymi; wskazano konieczność ukierunkowania inwestycyjnej polityki gospodarczej na transport, w szczególności jego zrównoważony charakter.

1.5 - Europa bliżej obywateli przez wspieranie oddolnych strategii rozwoju i zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich w całej UE.

Na stronach rządowych znajdujemy też taką informację: „...Nowa Umowa Partnerska ma być podpisywana w III kw. 2021r tak aby środki z niej mogły być dysponowane już w IV kwartale (czyli start projektów)...”

W tej samej Umowie Partnerstwa 2021-2027 wpisano też wskaźnik: **Oszczędność czasu na nowych i zrekonstruowanych drogach w przewozach pasażerskich i towarowych [euro/rok]!**

Bardzo istotnym jest szerokie grono beneficjentów przyszłych 3 bezkolizyjnych wiaduktów czyli **Gajcego; Malowniczej i Hetmańskiej/Transmisyjnej**. Wymieniając na szybko, to oprócz mieszkańców Andrzejowa:

- Mieszkańcy województwa łódzkiego z miejscowości położonych na wschód od Andrzejowa – w dużym stopniu „odkorkuje” się ul. Rokicińska. Znaczna część aut skorzysta z nowych zjazdów.
- Mieszkańcy **Stoków i Nowosolnej** - 2 nowe wiadukty zdecydowanie udrożnią ruch do/z ich osiedli, bo ustanowią alternatywne drogi dojazdu (a zbyt wielu nie ma).
- Wszyscy zmotoryzowani użytkownicy **ul. Niciarnianej** – tam też należy spodziewać się znacznego odciążenia ruchu na rzecz wiaduktu na **Hetmańskiej/Transmisyjnej**.

- Nie jest możliwa kwantyfikacja korzyści z ograniczenia smogu oraz bezpieczeństwa drogowego, zdrowotnego i mienia. Ale wszyscy znamy lub czujemy istotę i wagę tych tematów.

Z poważaniem,
w imieniu podpisanych mieszkańców

Wszelką korespondencję w powyższej sprawie prosimy kierować również na adresy:

Załącznik 1: Lista osób popierających petycję ²⁰² ~~.....~~ szt. kart z 3660...podpisami)

Załącznik 2: Interpelacja :

Załącznik 3: Odpowiedź na interpelację

Kancelaria Sejmiku	
Data wpływu	02. 06. 2021
Ilość załączników	258
Podpis przyjmującego:	

INTERPELACJA 10.2K21

w sprawie : Nowej perspektywy finansowej UE 2021-2027 oraz odpowiadającemu jej RPO Wł

Na podstawie art.23 ust. 5-9 Ustawy o samorządzie województwa z 5 czerwca 1998r; uprzejmie proszę o uwzględnienie w pracach nad nowym RPO Wł w perspektywie 2021-2027:

- Konieczności powstania dwóch bezkolizyjnych skrzyżowań w ciągach ulic **Malowniczej i Hetmańskiej/Transmisyjnej** w Łodzi, w przecięciu z linią kolejową nr.17
- Zapewnienie dla nich trybu pozakonkursowego wyboru projektów
- Zapewnienia finansowania dla opracowania koncepcji bezkolizyjnego skrzyżowania w ciągu ulic Gajcego z dwoma liniami kolejowymi (w tym linia nr.17), ze szczególną dbałością o pieszych zainteresowanych zarówno dojściem do każdego z rodzajów komunikacji publicznej jak i realizacją czynności dnia powszedniego po obu stronach torów kolejowych.

Stan faktyczny :

Mieszkańcy Osiedla Andrzejów wobec wzmożonego ruchu kolejowego na linii nr.17 od jakiegoś czasu coraz bardziej **zbliżają się do sytuacji wykluczenia komunikacyjnego**. Zarówno wyjazd do pracy jak i powrót oznaczają codzienne straty czasu oraz potęgujące się doznania stresowe. Napotykanie od 7 do 9 składów pociągów podczas jednego opuszczenia zapór – staje się niemalże normą. A stojące tam gigantyczne korki pojazdów to przecież smog! Zamknięte przejazdy uniemożliwiają zjazd z autostrady A1 na kluczowym węźle nr.22 oraz wypadki/kolizje drogowe tamże. Retorycznym w tym kontekście, pozostaje pytanie o bezpieczeństwo ruchu drogowego. A bezpieczeństwo zdrowotne czy mienia? Jak dojadą do Andrzejowa karetki Pogotowia Ratunkowego czy wozy Straży Pożarnej, nawet przepuszczone przez 3-kilometrowy korek na Rokicińskiej? Za odpowiedzią jednego z mieszkańców Andrzejowa – nie trzeba tu przyjeżdżać aby to zobaczyć – można sprawdzić u bezstronnego obserwatora czyli na mapach natężenia ruchu w Google. Ale już żeby tego doświadczać – trzeba tu mieszkać!

Obecnie przejeżdża tędy ponad 160 pociągów na dobę, a po uruchomieniu tunelu średnicowego, wzmożeniu ruchu w kierunku Chojen i Kaliskiej - ilość pociągów ma wzrosnąć 3-4 krotnie! Tymczasem podczas podpisywania umowy na bezkolizyjny wiadukt w Skierniewicach w grudniu 2020r (37 mln zł) prezes PKP PLK Ireneusz Melcher stwierdził : „...Ponad sto pociągów podczas doby przejeżdża przez to miejsce. To łącznie kilka godzin postoju dla kierowców, kiedy przejazd jest zamknięty...”.

PKP PLK od 2018r prowadzi korespondencję z UMŁ (dysponuję do ew. wglądu) w zakresie rozpisywanych przez siebie konkursów na bezkolizyjne skrzyżowania. Do dziś PKP PLK nie wykazało należytej uwagi i przewidywalności, dla wspomnianych powyżej dwóch inwestycji, na które UMŁ deklaruje pełne finansowanie dotyczące jego części. Łączna wycena obu inwestycji to 64 mln zł netto (w tym udział PKP PLK - 42 mln zł. netto).

Wspomniane inwestycje, nie mogą już czekać na kolejne konkursy rozpisywane przez PKP PLK. Nie w sytuacji z jaką już obecnie mamy do czynienia. Stąd prośba o **zapewnienie trybu pozakonkursowego w ramach RPO**. Istotnym jest też, iż w kończącej się właśnie perspektywie UE - PKP PLK na infrastrukturę kolejową na terenie woj. łódzkiego otrzymało dofinansowanie bliskie **3,5 mld. złotych !**

Podchodząc z pełnym zrozumieniem dla kończącej się perspektywy UE i tym samym dla obecnego braku środków w RPO WŁ, niniejszą prośbę składam w aspekcie nowej perspektywy UE. Wśród pięciu głównych celów przyświecających inwestycjom UE w latach 2021–2027, znajduję aż 3 jakby na wprost przypisane do tematu interpelacji:

1.2 - bardziej przyjazna dla środowiska bezemisyjna Europa – w ramach obszaru transport niskoemisyjny i mobilność miejska wskazano ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy.

1.3 - lepiej połączona Europa ze strategiczną infrastrukturą transportową i sieciami cyfrowymi; wskazano konieczność ukierunkowania inwestycyjnej polityki gospodarczej na transport, w szczególności jego zrównoważony charakter. Kolej w Polsce notuje bardzo duży wzrost przewozów pasażerskich w latach 2015-2019 (wzrost z 280,3 mln do 335,9 mln pasażerów rocznie). Można też wyczytać o konieczności działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w całym sektorze transportu, w tym działania infrastrukturalne.

1.5 - Europa bliżej obywateli przez wspieranie oddolnych strategii rozwoju i zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich w całej UE.

Na stronach rządowych znajdujemy też taką informację : „...Nowa Umowa Partnerska ma być podpisywana w III kw. 2021r tak aby środki z niej mogły być dysponowane już w IV kwartale (czyli start projektów)...”

W tej samej Umowie Partnerstwa 2021-2027 wpisano też wskaźnik: **Oszczędność czasu na nowych i zrekonstruowanych drogach w przewozach pasażerskich i towarowych [euro/rok]!**

Niemniej istotnym jest też szerokie grono „beneficjentów” bezkolizyjnych przyszłych wiaduktów na **Malowniczej i Hetmańskiej/Transmisyjnej**. Wymieniając na szybko, to oprócz mieszkańców Andrzejowa:

- Mieszkańcy województwa łódzkiego z miejscowości położonych na wschód od Andrzejowa – w dużym stopniu „odkorkuje” się Rokicińska. Znaczna część aut skorzysta z nowych zjazdów.
- Mieszkańcy **Stoków i Nowosolnej** - 2 nowe wiadukty zdecydowanie udroźnią ruch do/z ich osiedli, bo ustanowią alternatywne drogi dojazdu (a zbyt wielu nie ma).
- Wszyscy zmotoryzowani użytkownicy **ul.Niciarnianej** – tam też należy spodziewać się znacznego odciążenia ruchu na rzecz wiaduktu na **Hetmańskiej/Transmisyjnej**.
- Nie jest możliwa kwantyfikacja korzyści z ograniczenia smogu oraz bezpieczeństwa drogowego, zdrowotnego i mienia. Ale wszyscy znamy lub czujemy istotę i wagę tych tematów.

Łódź, dnia 21 czerwca 2021 r.

PRVII.410.15.26.2021

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO Kancelaria Sejmu	
Data wpływu:	6. 2021
Ilość załączników:	325
Podpis przywracający:	<i>[Signature]</i>

Szanowny Panie Radny,

bardzo dziękuję za zwrócenie uwagi w interpelacji na niezwykle ważny społecznie temat budowy bezkolizyjnych skrzyżowań dróg i linii kolejowych w Łodzi. Odpowiadając na zgłoszone postulaty uwzględnienia finansowania budowy bezkolizyjnych skrzyżowań dróg i linii kolejowych w Łodzi w ramach programu regionalnego nowej perspektywy finansowej UE 2021-2027 zapewniam, że Zarząd Województwa jest w pełni zorientowany co do potrzeb inwestycyjnych w zakresie infrastruktury kolejowej i wspiera wszelkie inicjatywy, które mają na celu dobro mieszkańców regionu, ich bezpieczeństwo i poprawę komfortu życia. Kwestia finansowania wskazanych inwestycji zostanie, w miarę możliwości i w przyjętych ramach prawnych, wzięta pod uwagę przy formułowaniu postanowień FEŁ2027.

Biorąc jednak pod uwagę potrzeby – zdecydowanie szersze niż punktowo wymienione w interpelacji skrzyżowania, wykraczające poza granice województwa oraz stan zaawansowania prac nad programem regionalnym Fundusze Europejskie dla Łódzkiego 2027, którego zakres podmiotowy i przedmiotowy jest w dużej mierze uzależniony od rozstrzygnięć podejmowanych na szczeblu unijnym i krajowym – jest jeszcze zbyt wczesne na definitywne rozstrzygnięcia. Prace nad przygotowaniem nowej perspektywy finansowej, zarówno na szczeblu regionalnym jak i krajowym, trwają cały czas. Zakończone zostały wprawdzie procedury legislacyjne na poziomie UE w odniesieniu do rozporządzeń regulujących nową perspektywę finansową, kontynuowane są natomiast prace nad Umową Partnerstwa, od przyjęcia której uzależnione są kolejne kroki po stronie regionalnej. Opracowywane są ponadto rozwiązania prawne dotyczące wdrażania nowej perspektywy finansowej i definiujące warunki zastosowania poszczególnych trybów wyboru projektów. Niemożliwym jest więc w tym momencie zapewnienie wskazanym projektom pozakonkursowego trybu wyboru.

Ponadto nie należy zapominać, że na kształt programu wpłynie także przygotowana przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, we współpracy z regionami, linia demarkacyjna. Zgodnie z jej aktualną wersją, wsparcie infrastruktury kolejowej na szczeblu regionalnym jest ograniczone do linii kolejowych zarządzanych przez samorząd terytorialny lub podległe mu jednostki. Linia demarkacyjna nie przewiduje tym samym możliwości wspierania z programu regionalnego infrastruktury kolejowej znajdującej się w zarządzie PKP PLK SA. Tego rodzaju wsparcie jest przewidziane na szczeblu krajowym dla infrastruktury o charakterze ponadregionalnym.