

NIE_dla_Projektowanego_Przebiegu_Kolei_KDP_przy_CH_Retkinia_i_Uroczysku_Lublinek

PETYCJA

"NIE dla projektowanego przebiegu kolei KDP przy CH Retkinia i Uroczysku Lublinek"

w sprawie

projektu „Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową nr 14, Odcinek – Posterunek Odgałęźny Retkinia”

Adresaci petycji:

Szanowny Pan MARCIN HORAŁA
Sekretarz Stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej

Szanowny Pan MIKOŁAJ WILD
Prezes spółki Centralny Port Komunikacyjny

Szanowny Pan prof. PIOTR GLIŃSKI
Wiceprezes Rady Ministrów RP

Szanowny Pan KAROL MŁYNARCZYK
Wojewoda Łódzki

Szanowny Pan GRZEGORZ SCHREIBER
Marszałek Województwa Łódzkiego

Szanowny Pan dr hab. MARCIN WIĄCEK
Rzecznik Praw Obywatelskich

Szanowny Pan MARIAN BANAŚ
Najwyższa Izba Kontroli

Szanowny Pan ANDRZEJ BITTEL
Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Szanowny Pan WALDEMAR BUDA
Minister Rozwoju i Technologii

Szanowny Pan ANDRZEJ SZWEDA-LEWANDOWSKI
Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Szanowny Pan ARKADIUSZ MALEC
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi

Szanowny Pan dr IGNACY GÓRA
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

Szanowny Pan JANUSZ MALINOWSKI
Prezes zarządu spółki Łódzka Kolej Aglomeracyjna

Szanowna Pani HANNA ZDANOWSKA
Prezydent Miasta Łodzi

Szanowny Pan dr hab. MARCIN GOŁASZEWSKI
Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi

Szanowny Pan PAWEŁ OLSZEWSKI
Przewodniczący Komisji ds. infrastruktury Sejmu RP

Szanowny Pan MIKOŁAJ PAWLAK
Rzecznik Praw Dziecka

Szanowny Pan PAWEŁ WDÓWIK
Pełnomocnik rządu ds. osób niepełnosprawnych

Do wiadomości:

Posłowie i Senatorowie RP zrzeszeni w Łódzkim Zespole Parlamentarnym

BOGUSŁAW CHRABOTA - redaktor naczelny dziennika „Rzeczpospolita”

KRZYSZTOF JEDLAK - redaktor naczelny „Dziennik. Gazeta Prawna”

KATARZYNA KOZŁOWSKA - redaktor naczelny „Fakt”

GRZEGORZ ZASĘPA - redaktor naczelny „Super Express”

PIOTR WITWICKI - redaktor naczelny Interia.pl

ANETA KAZIUK-GRZYB - sekretarz redakcji „Interwencji” w TV POLSAT

ANETA REJNOWICZ – producentka „Uwaga” w TVN

ELŻBIETA JAWOROWICZ – redaktor „Sprawa dla reportera” TVP

oraz media lokalne

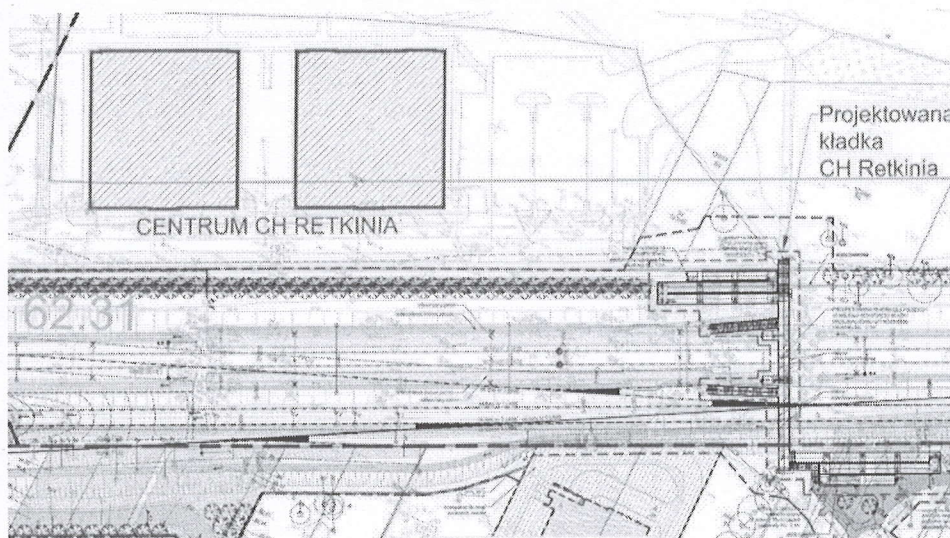
W przyjętym przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny przebiegu trasy Kolei Dużych Prędkości (projekt o nazwie „Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową nr 14, Odcinek – Posterunek Odgałęźny Retkinia”), **tunel KDP wyłaniać się ma z biegu podziemnego w bezpośrednim sąsiedztwie Centrum Handlowego Retkinia oraz bloków na ul. Maratońskiej / Falistej, a następnie przecinać tereny zielone na terenie znanym jako Uroczysko Lublinek.**

Być może, mamy do czynienia z tragikomicznym nieporozumieniem rodem z filmów Stanisława Barei. Przedstawiciel projektu KDP zapewniał w mediach, że w zachodniej części Łodzi tunel wyjdzie na powierzchnię **„na Lublinku”**, w okolicach stacji kolejowej i poza obszarem zabudowanym. To byłoby prawdą, gdyby portal tunelu zaplanowano w pobliżu mało uczęszczanej **stacji Łódź-Lublinek**, na obrzeżu miasta. Natomiast **na osiedlu Lublinek-Pienista** znajduje się - w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego wylotu z tunelu - sporo bloków oraz **stacja Łódź-Retkinia, która ma iść do rozbiórki** z uwagi na plany nowych torów naziemnych (choć została otwarta w 2021 roku* i dofinansowana ze środków unijnych**, a wedle niedawnych szacunków korzysta z niej 10 tysięcy osób miesięcznie***).

* (zob. naszemasto.pl: „Przystanek ułatwi korzystanie z kolei mieszkańcom Retkini i okolicznych osiedli. Dla osób niepełnosprawnych będą windy i pochylnie. Przystanek budowany jest na zlecenie spółki PKP Polski Linie Kolejowe. Inwestycja za ponad 49 mln zł realizowana jest z RPO woj. łódzkiego”)

** zob. funduszeuropejskie.gov.pl: „Wartość przyznanego projektowi dofinansowania wyniosła 22 948 945,25 PLN”

*** zob. transport-publiczny.pl: „Jednym z najnowszych przystanków kolejowych w Łodzi jest ten zlokalizowany na dużym osiedlu Retkinia w dzielnicy Polesie. Peron sąsiaduje z dużym blokowiskiem (...) W 2022 r. wymiana pasażerska na przystanku Łódź-Retkinia wyniosła ok. 115 tys. osób – mówi Joanna Osińska, rzecznik prasowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej”)



(Obraz 1. Źródło: CPK, pismo KRI.42.494.2023_11.SK; punkt oznaczony „62,31” wskazuje miejsce, w którym tunel torów 1-2 zaczyna wyłaniać się na powierzchnię)

Wskutek realizacji projektu w „wariantie inwestorskim C”, którego szczegółowe plany zostały złożone do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska:

- **rozebrana zostać ma stacja Łódź-Retkinia, a także kładka pomiędzy ul. Czerwonego Kapturka i Maratońską;** przy ewentualnym odtworzeniu stacji w dalszej perspektywie czasowej i tak nie planowano, by zatrzymywały się na niej pociągi KDP, zaś prace budowlane utrudnią bądź uniemożliwią działalność handlową w CH Retkinia;

- **nowe tory naziemne planowane są w bezpośrednim sąsiedztwie nowego bloku na ul. Falistej 181** z ponad 130 mieszkaniami; nowe tory mają być poprowadzone w odległości niezgodnej z art. 53 Ustawy o Transporcie Kolejowym, która wymaga min. 21 metrów odległości osi toru od posesji;

- **zamknięty zostanie przejazd Plocka/Maratońskiej (przy policji)**, a także przejazd przy ul. Spartańskiej/Maratońskiej; w konsekwencji, jedyną i niewątpliwie skrajnie zakorkowaną drogą dojazdową do osiedla Lublinek-Pienista zostanie wąska ulica Pienista (również dla ciężarówek Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania będzie to jedyna trasa do składowiska odpadów);

- **istotna część terenów zielonych na terenie znanym jako Uroczysko Lublinek, w tym ogródki działkowe, zostanie zniszczona**, także wskutek planowanej przez miasto ul. Lotniskowej (przedłużenia ul. Popiełuszki); ponadto, KDP generuje znacznie większy hałas niż zwykła kolej, zatem wzrośnie zanieczyszczenie akustyczne tego terenu;

- **dojdzie do wywłaszczeń, wysiedleń i wyburzeń części domków jednorodzinnych**, położonych w okolicach ulic Ostowej, Zamiejskiej, Spartańskiej, Pilotów i Szkutniczej.



(Obraz 2. Źródło: materiał własny)

Planowany budynek mieszkalny wielorodzinny przy ul. Falistej 181

Na działkach ewidencyjnych nr 35/137 (jednostka ewidencyjna 1565-Raków, strefa 3-13) planowana jest budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego. Budynek ma wykonać posadowienie na budowie. Budynek jest zorientowany w kierunku północnym. Planuje się budowę bloku w sąsiedztwie obwodnicy, marazów, stacji kolejowej, dla przemieszczania przemieszczania w kierunku północnym w 1 do 100 m od granicy.

Wzrost człowieka	Wzrost człowieka	Wzrost człowieka	Wzrost człowieka	Wzrost człowieka	Wzrost człowieka	Wzrost człowieka	Wzrost człowieka	Wzrost człowieka	Wzrost człowieka
1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80

Wzrost człowieka nie powinien być większy niż 1,80 m.

(Obraz 3. Źródło: "Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko" z lipca 2022 r. Po lewo - informacja o niewiedzy CPK o bloku w czasie planowania inwestycji. Po prawo - wskazanie 11 metrów odległości osi torów od bloku).

Dz. U. 2003 Nr 86 poz. 789

2. Budowle i budynki mogą być użytkowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m, z zastrzeżeniem ust. 4.

3. Odległości, o których mowa w ust. 2, dla budynków mieszkalnych, szpitali, domów opieki społecznej, obiektów rekreacyjno-sportowych, budynków związanych z wielogodzinnym pobytami dzieci i młodzieży powinny być zwiększone, w zależności od przeznaczenia budynku, w celu zachowania norm dopuszczalnego hałasu w środowisku, określonych w odrębnych przepisach.

4. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do budynków i budowli przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania linii kolejowej oraz do obsługi przewozu osób i rzeczy, w tym do dróg pieszych i rowerowych, oraz do budynków lub budowli istniejących, stanowiących zabudki w rozumieniu przepisu art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabudków i obiektów nad zabudkami.

Tabela 14 Wyniki obliczeń dla roku 2050 w receptorach zlokalizowanych na elewacjach budynków poszczególnych kondygnacji planowanego budynku przy ul. Falistej 181 (zob. opracowanie własne)

Numer receptora	Kondygnacja	Współrzędna X PUNKT 1992 [m]	Współrzędna Y PUNKT 1992 [m]	Kilometr od linii kolejowej	Strona linii kolejowej	Odległość od osi linii kolejowej [m]	Wynik obliczeń Rok 2050 [dB(A)]
Parter	1 piętro	6597166	5734912	5+800	lewa	15	60,6
		6597319	5735109	5+800	lewa	15	62,7

(Obraz 4. Po lewo - wyimek z

Ustawy o Transporcie Kolejowym. Po prawo - w "Uzupełnieniu do raportu" z listopada 2022 roku, początkowe 11 metrów od osi torów uległo zaskakującej, lecz nadal niezgodnej z prawem, przemianie w 15 metrów. Inne są też parametry hałasu).

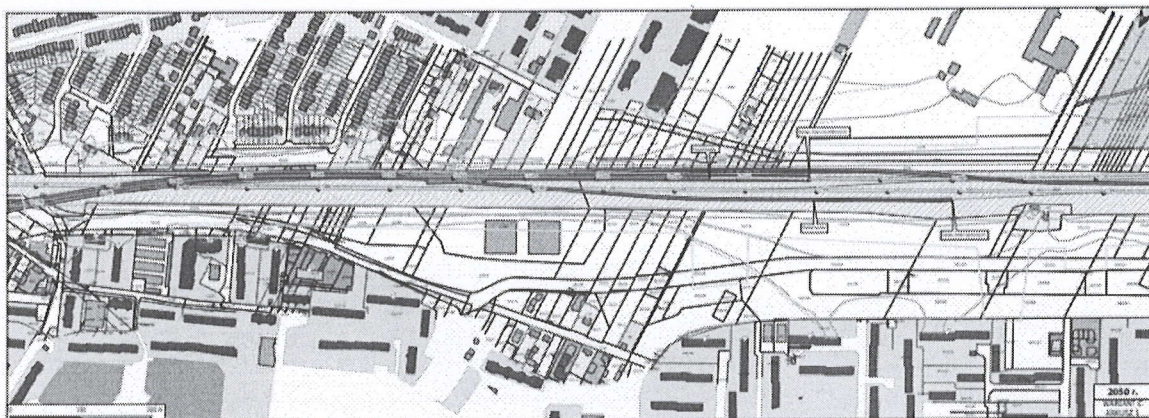
Nie można wykluczyć, że działania, które przyczyniły się do wybrania niekorzystnego dla osiedla Lublinek-Pienista przebiegu KDP, obarczone zostały błędami proceduralnymi, bowiem:

- w dokumentach dotyczących przyjętego „wariantu inwestorskiego C” zadziwia projektowanie nowych torów w bliskiej odległości bloku przy Falistej, o którego istnieniu spółka CPK ponoć nie wiedziała na etapie planowania (!); dokumenty inwestora są przy tym nie tylko wobec siebie niespójne (zob. powyżej - obraz 3 i 4), ale też szokująco niezgodne z Ustawą o transporcie kolejowym. Ponadto, w projektowaniu tzw. wariantów przebiegu trasy, arbitralnie przyjęto „wagi kryteriów” w taki sposób, by faworyzować rozwiązania może tańsze, ale niekorzystne dla mieszkańców osiedla Lublinek-Pienista.

- do momentu przygotowania niniejszej petycji ani w dokumentach, ani w debacie publicznej ani razu nie pojawiła się informacja o planowanej rozbiorze stacji Łódź-Retkinia. W ów potwierdzony w korespondencji z CPK zamiar trudno wręcz uwierzyć, ponieważ inwestycja ta – dofinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wielomilionową dotacją – została po długich pracach budowlanych oddana do użytku wiosną 2021

roku, W wyniku rozbiórki nie zostałyby dochowane nawet tzw. okres trwałości projektu, który jest wymagany przy inwestycjach ze środków unijnych pod sankcją konieczności ich zwrotu. Ta rozbiórka byłaby konieczna z uwagi na dodatkowe tory naziemne, które "doklejono" do projektu na kolejnych etapach jego modyfikacji (problematyczny tor 6). Uzupełnienie to nie było poddane racjonalnej deliberacji, a świadczy o tym fakt, że o „wyjściu” tuneli w pobliżu CH Retkinia media lokalne zaczęły donosić dopiero w styczniu 2023 roku, i to bez informacji o dodatkowych torach naziemnych. Wcześniej publikowane mapki mówiły bardziej ogólnie o „wariacie południowym na Retkini”.

- w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia nie wzięto pod uwagę kryterium wpływu na najbliższe otoczenie inwestycji; nie uwzględniono także dobrostanu osób niepełnosprawnych, osób starszych i rodzin z dziećmi, dla których przewidziana do rozbiórki kładka przy stacji Łódź-Retkinia z windami i podjazdami jest ważnym elementem codziennej egzystencji. Korzystają z niej nie tylko klienci CH Retkinia, ale także uczniowie (oraz ich opiekunowie) mieszczący się przy Maratońskiej 47B Integracyjnej Szkoły Podstawowej nr 67, a ponadto SP nr 137 oraz Przedszkola nr 154. Raport środowiskowy nie może dotyczyć tylko roślin i zwierząt, ale także ludzi zamieszkujących obszar planowanej inwestycji.



(Obraz 5. Źródło: załącznik do dokumentu "Opracowanie dokumentacji przedprojektowej i dokumentacji projektowej wraz ze wsparciem technicznym dla projektu nr 00100011 pn.: „Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową nr 14”, numer referencyjny: 156/20/KRI/11/PZP/WD/90)

Biorąc powyższe pod uwagę, oraz mając przekonanie, że projekt ten można zaplanować lepiej, domagamy się:

1. **odrzucenia tzw. "wariantu inwestorskiego C" przebiegu KDP w południowo-zachodnim odcinku jej przebiegu przez Łódź** (w tym – uchYLENIA decyzji o lokalizacji, wycofania przez CPK wniosku o pozwolenie na budowę, sformułowanie doń zastrzeżeń przez odpowiednie organy, niewydania takiego pozwolenia lub jego uchYLENIA, jeśli zostanie ono podjęte przed złożeniem niniejszej petycji; w szczególności apelujemy do wojewody łódzkiego o niekorzystanie z art.57 ustawy o transporcie kolejowym - uznając, że odstępstwo, o którym mowa w tym przepisie, może powodować zagrożenie dla życia ludzi, z uwagi na zbytnią bliskość torów do bloku mieszkalnego oraz przyjętą formułę tzw. banalizacji torów, czyli umożliwienia poruszania się pociągów w obie strony po tych samych torach);
2. **zbadań przez audyt wewnętrzny oraz instytucje zewnętrzne prawidłowości procedur podejmowanych w przedmiocie zadania "Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową nr 14, Odcinek – Posterunek Odgałęźny Retkinia"** (biorąc pod uwagę także spostrzeżenia zawarte w niniejszej petycji, zwłaszcza zaś: niedochowanie należytej staranności w planowaniu odległości osi toru do bloku mieszkalnego, brak rzetelnych konsultacji dotyczących wpływu na mieszkańców okolicy, istotne modyfikacje projektu, a także podejrzenie niegospodarności w odniesieniu do planów rozbiórki ledwo co zbudowanej stacji Łódź-Retkinia);
3. **opracowania innych niż przedłożone warianty A-C planu przebiegu KDP w południowo-zachodniej części Łodzi** - tak, by stacja Retkinia i kładka nie musiały być demontowane, a tunel sięgał za linię zabudowań mieszkalnych oraz terenów zielonych w obrębie miasta (na przykład bliżej ul. Sanitariuszek), co rozwiązałoby konflikt społeczny. Według naszych informacji, korzystniejsze dla środowiska byłoby też umieszczenie torów KDP nie na nasypie /i na wiadukcie nad trasą S14/, lecz w zagłębieniu /tunel pod S14/. Być może zmiany byłyby też z korzyścią dla projektu, umożliwiając bezkolizyjne połączenie tras 14 i 85 w obie strony (obecny projekt zakłada kolizyjność w jedną stronę).

INFORMACJA. Zgodnie z art. 2 Ustawy o Petycjach, niniejszy dokument zostanie złożony z interesie publicznym, własnym i osób trzecich.

Podpisując - podając swoje imię i nazwisko, miejsce zamieszkania i adres poczty elektronicznej – upoważniam Ustawy o petycjach oraz przekazania informacji podanych przez mnie w formularzu adresatom petycji.

do złożenia petycji zgodnie z art. 5