

Protest Przeciwko Projektowanemu Przebiegowi Kolei KDP przy CH Retkinia i Uroczysku Lublinek

PETYCJA

"Protest przeciwko projektowanemu przebiegowi 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” (dotyczy Części 2 przedsięwzięcia, od tzw. komory Retkinia do rejonu skrzyżowania Spartańska/Ostowa w Łodzi)

Adresaci petycji:

- 1) Wojewoda Łódzki
- 2) Centralny Port Komunikacyjny - Zarząd
- 3) Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej - Pełnomocnik Rządu ds. CPK
- 4) Ministerstwo Infrastruktury - podsekretarz stanu wykonujący kompetencje w zakresie transportu kolejowego
- 5) Ministerstwo Klimatu i Środowiska - podsekretarz stanu wykonujący kompetencje w stosunku do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
- 6) Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
- 7) sejmowa Komisja Infrastruktury oraz Łódzki Zespół Parlamentarny

1.

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** znajdują się - w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego wylotu z tunelu - **bloki mieszkalne** oraz **stacja Łódź-Retkinia, która w związku z projektem CPK 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. naszemiasto.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 Osńska, rzecznik prasowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej")

2.

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

2.1 **rozebrana ma zostać nowa 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;

2.2 **dojście do wywłaszczeń, wysiedleń i wyburzeń części domków jednorodzinnych**, położonych w okolicach ulic Ostowej, Zamiejskiej, Spartańskiej, Pilotów i Szkutniczej;

2.3 **zamknięty zostanie przejazd Plocka/Maratońskiej (przy policji)**; w konsekwencji, jedyną i zakorkowaną drogą dojazdową do osiedli Lublinek-Pienista zostanie wąska ulica Pienista (również dla ciężarówek Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania będzie to jedyna trasa do składowiska odpadów);

2.4 **istotna część terenów zielonych na terenie znanym jako Uroczysko Lublinek, zostanie zniszczona**; ponadto, KDP generuje znacznie większy hałas niż zwykła kolej, zatem wzrośnie zanieczyszczenie akustyczne tego terenu - bowiem tory mają być prowadzone na nasypie (kto to wymyślił? Ten nasyp będzie musiał być chyba "do nieba", skoro tory mają przebiegać nad trasą S14, która też jest na nasypie...)

2.5 **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.

Co ciekawe, w dokumentacji projektowej w ogóle nie zaznaczono nowego bloku. Zdjęcie z dokumentacji projektowej wygląda tak, jakby ktoś wykonał je przed laty - lub specjalnie "wykadrował" kłopotliwy obiekt:



Fotografia 2 Rejon przystanku Łódź - Retkinia oraz CH Retkinia (Fot. S. Chorchos)

Tymczasem w rzeczywistości plac, na którym ma odbywać się Wielkie Krzyżowanie Torów, wiosną 2023 roku wyglądał jak na zdjęciu poniżej (po prawej od torów, tj. po ich północnej stronie, jest zaś szeroki pas pozbawiony zabudowań mieszkalnych - nie rozumiemy, czemu nowe tory zaplanowano po stronie południowej).



(Obraz 2. Źródło: materiał własny)

Planowany budynek mieszkalny wielorodzinny przy ul. Falistej 181

Na działkach ewidencyjnych nr 35 i 37 (jednostka ewidencyjna: Łódź-Polecie, obręb: P-33) planowana jest budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego. Budynek ma wydane pozwolenie na budowę. Budynek nie został wskazany w otrzymanej klasyfikacji terenu (Pismo Urzędu Miasta Łodzi w sprawie określania standardów akustycznych dla przedmiotowego przedsięwzięcia przedstawiono w załączniku nr 1 do niniejszego opracowania).

W związku z powyższym nie wyznaczono dopuszczalnych poziomów hałasu dla planowanego budynku.

Tabela 29 Wyniki obliczeń dla roku 2050 w receptorach zlokalizowanych na elewacjach budynku poszczególnych kondygnacji planowanego budynku przy ul. Falistej 181 (źródło: opracowanie własne)

Kondygnacja	Współrzędna X PUV(G)1992 [m]	Współrzędna Y PUV(G)1992 [m]	Kilometr od linii kolejowej	Strona linii kolejowej	Odległość od osi linii kolejowej [m]	Wyniki obliczeń Rok 2050 [dB(A)]	
						Pora dnia	Pora nocy
Parter	6597166	5734912	5+800	lewa	15	58,4	47,5
1 piętro	6597339	5735139	5+800	lewa	15	58,8	48,9

(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 usytuowane 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 pobylem 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 zabytki w rozumieniu przepisu art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

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

Numer receptora	Kondygnacja	Współrzędna X PUV(G)1992 [m]	Współrzędna Y PUV(G)1992 [m]	Kilometr od linii kolejowej	Strona linii kolejowej	Odległość od osi linii kolejowej [m]	Wyniki obliczeń Rok 2050 [dB(A)]	
							Pora dnia	Pora nocy
	Parter	6597166	5734912	5+800	lewa	15	60,6	59,9
	1 piętro	6597339	5735139	5+800	lewa	15	62,7	62,1

(Obraz

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

3.

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

3.1 w dokumentach dotyczących przyjętego „wariantu inwestorskiego C” zaszła 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 niezgodne z Ustawą o transporcie kolejowym.

3.2 jeden z obowiązkowych trzech wariantów dokumentacji złożonej do Regionalnego Inspektoratu Ochrony Środowiska nie spełniał założeń projektu, bowiem nie przewidywał połączenia linii 14 i 85. Najpewniej, został przygotowany w taki sposób po to właśnie, by z góry uznać go za niemożliwy do rekomendacji. Ponadto, w projektowaniu tzw. wariantów przebiegu trasy, arbitralnie przyjęto „wagi kryteriów” w taki sposób, by faworyzować rozwiązania może tańsze, ale niekorzystne dla mieszkańców osiedla, przez które przebiegać ma inwestycja.

3.3 do momentu przygotowania niniejszej petycji ani w dokumentach, ani w debacie publicznej ani razu nie pojawiła się informacja o planowanej rozbiórce 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 (problematiczny 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”.

3.4 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) mieszczącej 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, musi dotyczyć 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)

4.

Biorąc powyższe pod uwagę, oraz mając przekonanie, że projekt ten można zaplanować lepiej, wnosimy o:

4.1 **odrzućcie obecnego tzw. "wariantu inwestorskiego C" przebiegu KDP w południowo-zachodnim odcinku jej przebiegu przez Łódź.** Wyrażamy przekonanie, że w projekcie tym popełniono wiele błędów, takich jak:

- brak rzetelnych konsultacji dotyczących wpływu na mieszkańców okolicy, szczególnie w odniesieniu do istotnych modyfikacji projektu,
- niedochowanie należytej staranności w planowaniu odległości osi toru do bloku mieszkalnego,
- sporządzenie trzech wariantów, z których jeden w punkcie wyjścia nie spełniał założeń projektu (dot. połączenia linii);
- podejrzenie niegospodarności w odniesieniu do planów rozbiórki ledwo co zbudowanej stacji Łódź-Retkinia;
- nade wszystko zaś: planowanie "palcem po mapie" (jeśli tory miałyby iść ponad trasą S14, a nie pod nią - wiadukt musiałby być naprawdę wysoki...).

4.2 **opracowanie nowego wariantu tego odcinka trasy** (od komory Retkinia do rejonu skrzyżowania Spartańska/Ostowa) - w taki sposób, aby:

- stacja Łódź-Retkinia i kładka nie musiały być demontowane,
- powtórnie rozważyć celowość połączenia tras 14 i 85,
- nowe tory naziemne kładzone były nie pomiędzy blokami, a w miejscu o mniejszej gęstości zaludnienia (np. bliżej stacji Łódź-Lublinek),
- tunel budowany był nie w sąsiedztwie parunastu metrów od bloku mieszkalnego, a pod niezabudowanym pasem obok ulicy Maratońskiej (północna strona torów),
- tunel sięgał za linię zabudowań mieszkalnych oraz terenów zielonych w obrębie miasta (na przykład bliżej ul. Sanitariuszek),
- na terenach zielonych przy Uroczysku Lublinek tory poprowadzić w zagłębieniu,
- nowe tory przebiegały pod trasą S14, nie nad nią (trasa ta sama w sobie jest bowiem na nasypie).

Być może, należałoby rozważyć opracowanie nowej dokumentacji projektowej na bazie istniejącej, poprzez jej korektę, korygując wagi wskaźników wyboru wariantu optymalnego w ten sposób, by brak połączenia linii 14 i 85 na tym akurat odcinku nie był okolicznością obciążającą dany wariant (przypominamy, że nie mówimy o połączeniu "w polu", tylko między blokami) oraz by uwzględnić nowe kryterium "obciążające" (tj. rozbiórkę nowiutkiej i uczęszczanej stacji kolejowej).

Powyższe modyfikacje rozwiązałyby konflikt społeczny, a być może byłyby też z korzyścią dla projektu, umożliwiając bezkolizyjne połączenie tras 14 i 85 w obie strony (obecny projekt zakłada kolizyjność w jedną stronę).

5.

W szczególności, wnosimy:

5.1. **do prezesa spółki Centralny Port Komunikacyjny:**

- o wycofanie przez CPK wniosku o pozwolenie na budowę na odcinku od komory Retkinia do rejonu skrzyżowania Spartańska/Ostowa oraz korektę lub opracowanie nowej dokumentacji projektowej dla projektu „Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi w ciągu linii kolejowej nr 85 wraz z włączeniem w linię kolejową nr 14” (w części dot. przebiegu w południowo-zachodnim odcinku Łodzi) w taki sposób, by zburzenie stacji Łódź-Retkinia nie było konieczne, a tory przebiegały na dłuższym odcinku w tunelu;

5.2 do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska:

- o sformułowanie istotnych zastrzeżeń do decyzji Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Łodzi nr 17/2023, która nie rozpatruje sąsiedztwa bloku mieszkalnego w odległości kilkunastu metrów od inwestycji, i pozytywne rozpatrzenie odwołań od tejże decyzji;

5.3 do Wojewody Łódzkiego:

- o niewydania pozwolenia na budowę w/w odcinka przedsięwzięcia KDP lub uchylecia wydanego pozwolenia, jeśli zostanie ono podjęte przed złożeniem niniejszej petycji (uznając, że odstępstwo, o którym mowa w art 57 ustawy o transporcie kolejowym 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);

5.4 do Pełnomocnika Rządu ds CPK, posłów oraz ministrów właściwych do oceny ww przedsięwzięcia:

- o kontrolę prawidłowości podjętych decyzji oraz wdrożonych 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" dotyczących przyjętego "wariantu inwestorskiego C", w szczególności w zakresie podejrzenia o niegospodarność (środki unijne, które posłużyły do wybudowania stacji Łódź-Retkinia) oraz w odniesieniu do ustalonego wykazu wag oceniających kryteria oceny środowiskowej, jak również nieuwzględnienia w tym wykazie rozbiórki stacji Łódź-Retkinia.

Wszystkich zaś adresatów tejże petycji zachęcamy do wykonania wizji lokalnej przedsięwzięcia w okolicy Centrum Handowego Retkinia i ulicy Maratońskiej (od Waltera-Janke do trasy S14) - by osoby podejmujące decyzje w zaciszu gabinetów mogły naocznie przekonać się o absurdalności tej części projektu.

Z poważaniem,

██████████

/w imieniu Grupy Inicjatywnej Retkinia-Lublinek, dane dostępne po zalogowaniu/

INFORMACJA.

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

Podając swoje imię i nazwisko, miejsce zamieszkania i adres poczty elektronicznej, podpisuje petycję, a zarazem:

– upoważniam p. ██████████ do złożenia petycji zgodnie z art. 5 Ustawy o petycjach oraz przekazania informacji podanych przez mnie w formularzu adresatom petycji.

- wyrażam zgodę na rozpowszechnianie petycji i jej publikację na stronach internetowych BIP podmiotów, do których jest adresowana - z tym, że nie wyrażam zgody na publikację danych osobowych, które w wypadku w/w publikacji powinny zostać zaczernione.

UWAGI ORGANIZACYJNE.

Zgodnie z art. 25 Kodeksu Cywilnego, pod pojęciem „miejsce zamieszkania” rozumie się miejscowość.

Adres mailowy potrzebny jest do zweryfikowania podpisu (link do jego zatwierdzenia może nadejść z kilkugodzinnym opóźnieniem) oraz do informowania o skutkach petycji.

Administratorem tych danych jest organizator akcji, zostaną one przekazane instytucjom, do których kierowana jest petycja. Ich przetwarzanie będzie odbywało się wyłącznie w celu złożenia petycji, przez okres związany z jej procedowaniem, a podstawą do przetwarzania danych osobowych jest art. 6 ust. 1 lit. a i e RODO.

Grupa Inicjatywna Retkinia-Lublinek (dane dostępne po zalogowaniu)

Podpisy

#	Data	Nazwa	Miejsce zamieszkania	Comment	Adres e-mail	Czy mieszkasz w pobliżu planowanych torów?
1	2023-03-28	██████████	Łódź, Polska		██████████	Tak
2	2023-03-28	██████████	Łódź, Polska		██████████	Tak
3	2023-03-28	██████████	Łódź, Polska		████████████████████	
4	2023-03-28	██████████	Łódź, Polska		██████████	Tak