



Łódź, dnia 20 czerwca 2011 r.

PIERWSZY WICEPREZYDENT MIASTA

Or-I.0003.347.2011

**Sz. P.**  
**Urszula Niziolek - Janiak**  
**Radna Rady Miejskiej**  
**w Łodzi**

W odpowiedzi na otrzymaną od Pani interpelację dotyczącą Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Kolei Dużych Prędkości wyjaśniam, co następuje.

W 2008 roku przyjęto Plan rządowy tzw. Masterplan, w którym została określona m.in. budowa Kolei Dużych Prędkości w Polsce. W pierwszym etapie założono wykonanie KDP na trasie Warszawa- Łódź-Poznań/Wrocław (tzw. „Y”). Ze wstępnych informacji odnośnie przebiegu linii KDP wynikało, że Kolej Dużych Prędkości poprowadzona zostanie wzdłuż projektowanej autostrady A2.

W tej sytuacji Łódź dysponowałaby jedynie przystankiem „zamiejscowym” zlokalizowanym w okolicach Strykowa/Zgierza. Aby nie dopuścić do takiego rozwiązania strona miejska podjęła rozmowy ze stroną kolejową i z Województwem w celu nawiązania współpracy, która miała doprowadzić do stworzenia Węzła Multimodalnego Łódź Fabryczna wraz z dalszym połączeniem na zachód – w kierunku Wrocław/Poznań – przez Łódź.

W konsekwencji powyższego, z inicjatywy Urzędu Miasta zostało przygotowane i podpisane Porozumienie, na mocy którego Miasto zobowiązało się być liderem działającym w imieniu i na rzecz PKP PLK i Województwa dla wykonania studium wykonalności, którego zadaniem jest określenie optymalnego rozwiązania przeprowadzenia linii kolejowych w tunelach pod miastem.

Zadaniem Wykonawcy studium wykonalności dla tuneli pod Łodzią było przygotowanie opracowania komplementarnego ze studium dotyczącym przebiegu ogólnopolskiej sieci KDP na linii Warszawa – Łódź - Poznań/Wrocław – tzw „Y”. Łódzka trasa musiała zatem odpowiadać zapotrzebowaniom całej linii KDP. W innym przypadku istniało ryzyko ominięcia Łodzi, wg założeń przywołanych na wstępie.

Strony porozumienia powierzyły prowadzenie i koordynację prac związanych z opracowaniem studium wykonalności miejskiej instytucji EC1 Łódź Miasto Kultury. Zgodnie z warunkami wspomnianego wyżej porozumienia instytucja ta przeprowadziła procedurę przetargową, w wyniku której w dniu 11 marca 2010 r. podpisana została umowa (PKP PLK SA, Miasto Łódź, EC1) z Wykonawcą – konsorcjum firm Sener Sp. z o.o.; Sener Ingenieria Sistemas S.A.; PwC Polska Sp. z o.o. na realizację przedmiotowego studium wykonalności. Dla zapewnienia prawidłowego nadzoru technicznego nad realizacją studium wykonalności strony zdecydowały o nawiązaniu współpracy z posiadającą bardzo duże doświadczenie w budowie kolei dużych prędkości oraz tuneli - francuską firmą Systra, powierzając jej funkcję doradcy.



Zgodnie z przywołanym porozumieniem realizacja studium wykonalności finansowana jest w następujący sposób:

- Miasto Łódź 33%
- Województwo Łódzkie 33%
- PKP PLK SA 33%
- EC1 Łódź – Miasto Kultury 1 %

Wartość kosztorysowa zadania to **3.088.697 zł.**

Wydatki poniesione **do 31-12-2010 to 173.561 zł.**

Plan wydatków na rok **2011** stanowi kwotę **2.915.136 zł .**

Zgodnie z umową EC1 – Łódź Miasto Kultury organizowało cyklicznie narady techniczno- koordynacyjne, na których omawiany był postęp prac Wykonawcy. Łącznie, w naradach uczestniczyło szerokie grono konsultantów miejskich, wojewódzkich, kolejowych i doradczych (Systra, EC1, PKP PLK; Biuro ds. Inwestycji UMŁ, Biuro Architekta Miasta UMŁ; Miejska Pracownia Urbanistyczna, Zarząd Dróg i Transportu, Wydział Urbanistyki i Architektury UMŁ, Wydział Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa UMŁ, Biuro Rozwoju Przedsiębiorczości i Obsługi Inwestora UMŁ, Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa UMŁ, Łódzka Spółka Infrastrukturalna, Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, Łódzki Urząd Wojewódzki, Urząd Marszałkowski, PGE Dystrybucja Łódź, Dalkia Łódź, ZWiK). Przedstawiciele wyżej wskazanych stron przekazywali liczne sugestie i uwagi dotyczące realizowanego studium wykonalności, w tym uwagi dotyczące korekt tras, uwzględniania lokalizacji przystanków, stacji pośrednich.

Wskazany w opisie przedmiotu zamówienia orientacyjny przebieg tunelu pod Łodzią, który uwzględniał dwa przystanki: Polesie i Centrum, po dokładnym przeanalizowaniu przez Wykonawcę, Firmę Doradczą i uczestników narad - nie spełniał określonych, normatywnych parametrów obowiązujących dla wszystkich rodzajów kolei (znaczna różnica poziomów pomiędzy dworcem Kaliskim i Fabrycznym i idący w ślad za tym brak możliwości poruszania się w tunelach taboru kolejowego).

W ramach narad technicznych oraz w związku ze zgłaszanymi przez wyżej wspomniane gremium licznymi uwagami (w tym stanowiskiem Rady Miejskiej) i uwarunkowaniami technicznymi, Wykonawca opracował 14 wariantów przebiegu tras tuneli.

Zgodnie z umową firma Sener - Wykonawca studium wykonalności dla tuneli pod Łodzią miała obowiązek konsultować przebieg tuneli z Wykonawcą studium wykonalności dla całej sieci „Y” – aby oba opracowania były ze sobą spójne i zapewniały prawidłowe funkcjonowanie tak ogólnopolskiej, jak i lokalnej sieci kolejowej.

Opracowania te były i są przedmiotem szerokich konsultacji społecznych organizowanych przez partnera porozumienia – Urząd Marszałkowski w Łodzi. W jednym z takich spotkań (23.03.2011 r.) oprócz szerokiego grona konsultantów miejskich, wojewódzkich i kolejowych wzięli także udział przedstawiciele samorządów lokalnych województwa łódzkiego, jak i organizacji społecznych.

W wyniku wyżej przywołanych spotkań oraz wykonanych opracowań Wykonawca studium wykonalności dla tunelu ostatecznie zarekomendował wariant nr 14.

Zarekomendowany wariant przebiegu trasy tunelu średnicowego przebiega pod północnym fragmentem śródmieścia osiągając możliwie najkrótszą trasę, której przebieg jest jednocześnie zgodny z przepisami określającymi warunki techniczne dla kolei KDP i kolei konwencjonalnej, dotyczącymi promieni skrętów i procentów nachylenia trasy. Długość trasy tunelu jest najkrótsza z możliwych. Wariant ten przewiduje możliwość budowy stacji pośredniej kolei konwencjonalnej w rejonie ulic Ogrodowej i Karskiego,



jednak szczegółowe analizy budowy tunelu wg tego wariantu będą przedmiotem kolejnych etapów opracowania.

W dniu 21 marca 2011 r. odbyła się prezentacja rekomendowanego wariantu dla Zarządu PKP PLK S.A. 6 kwietnia 2011 r. został zaakceptowany przez Prezydenta Miasta Łodzi oraz pozostałe strony porozumienia rekomendowany przez autora studium wykonalności wariant przebiegu tunelu.

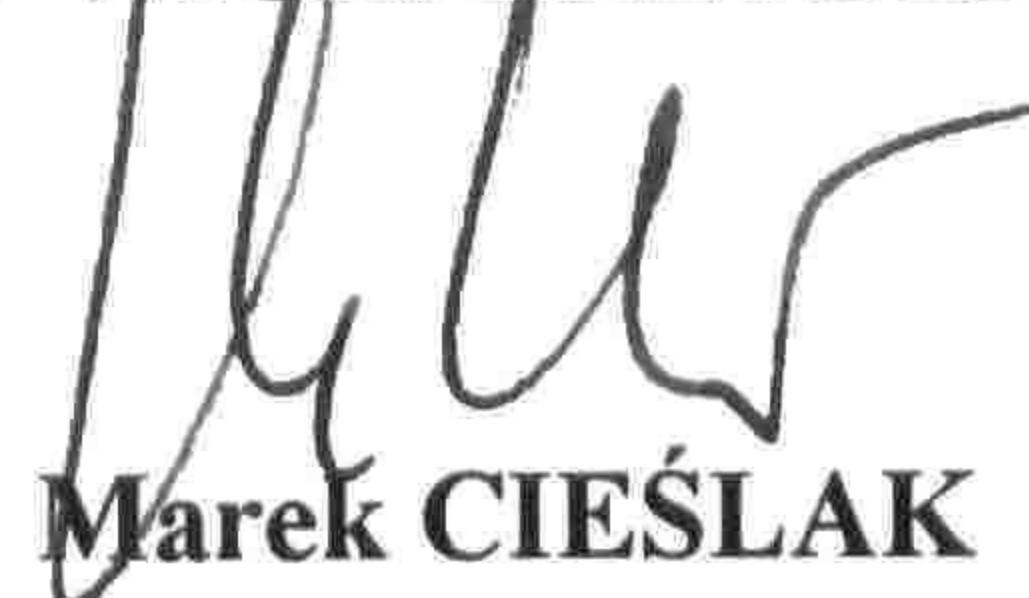
Odpowiadając na pytanie: „*Jaki wariant przebiegu tuneli średnicowych dla kolei konwencjonalnej i KDP oraz z jakimi stacjami pośrednimi uznaje Pani za najlepszy, oraz ile i w jakich lokalizacjach wg Pani powinny powstać docelowo stacje przesiadkowe?*” stwierdzić należy, że w świetle powyżej wskazanych argumentów – najlepszym wariantem jest wariant nr 14 zarekomendowany i zaakceptowany przez strony porozumienia.

Istotne jest, że w odróżnieniu od wielu poprzednich propozycji, w tym założeń opisu przedmiotu zamówienia, w którym przewidziano dwa przystanki: Centrum i Polesie (co po przeprowadzeniu analiz okazało się niemożliwe) przyjęty wariant nr 14 jest technicznie możliwy do realizacji, pozwalając dodatkowo na uwzględnienie w układzie linii KDP stację Łódź Kaliska (ta możliwość zostanie poddana szczegółowym analizom). Dodać należy, że projektowany dworzec Łódź Fabryczna zgodnie z wytycznymi stanowić będzie centralny „Węzeł Multimodalny przy Dworcu Łódź Fabryczna” co oznacza, że będzie łączył w sobie wszystkie rodzaje transportu (komunikację miejską – autobusy, tramwaje, komunikację kolejową – kolej dużych prędkości, kolej regionalną, międzyregionalną i aglomeracyjną, autobusy komunikacji pozamiejskiej). Budowa węzła multimodalnego jest objęta odrębnym projektem.

Ważne również jest, iż nowy węzeł komunikacyjny oddalony będzie kilkaset metrów od ulicy Piotrkowskiej co spowoduje, że sprawnie obsłuży komunikacyjnie ten rejon miasta.

**w. z. PREZYDENTA MIASTA**

**PIERWSZY WICEPREZYDENT MIASTA**



**Marek CIEŚLAK**

Do wiadomości:

1. Pan Tomasz Kacprzak - Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi
2. Pani Katarzyna Korowczyk – p.o. Dyrektora Wydziału Organizacyjnego