



Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

**Biuro Obsługi Pełnomocnika Rządu do spraw
Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej**

Warszawa, data: 12 lipca 2023 r.
znak sprawy: BCK-II.053.1.2023.AS

Dotyczy: petycji z dn. 12 maja 2023 r. w sprawie projektu budowy linii kolejowej nr 86

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na petycję z dn. 12 maja 2023 r. dotyczącą projektu budowy linii kolejowej nr 86 przekazuję poniższe informacje.

Założenie poprowadzenia linii kolejowej między Łodzią a Wrocławiem (nr 85 odc. Łódź - Sieradz Północny, nr 86 odc. Sieradz Północny - Wrocław) wiąże się z przejściem linii kolejowej przez tereny przedmieść Wrocławia, które stają się z roku na rok coraz bardziej zurbanizowane, co z jednej strony wymaga dobrej organizacji transportu zbiorowego, a z drugiej strony powoduje coraz więcej potencjalnych kolizji i konfliktów interesów między inwestorem publicznym, lokalnymi społecznościami oraz podmiotami gospodarczymi. Wymienione w petycji elementy infrastruktury są doskonale znane zespołowi projektowemu, związane z nimi potencjalne kolizje zostały zidentyfikowane już na wczesnym etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES). Wiedza ta pozwoliła zoptymalizować przebieg od wstępnie zakładanych kilkunastu tras do czterech, a w końcowej fazie w trzech wariantach, przy czym w kolejnych krokach z analizy wyłączano odcinki obciążone największym ciężarem oddziaływania na społeczeństwo i środowisko. Należy wspomnieć, że Elektrociepłownia Czechnica,

ani w stanie aktualnym, ani w stanie po zrealizowaniu inwestycji modernizacyjnej, nie będzie kolidować z projektem LK 86. Podobnie takie elementy jak Wschodnia Obwodnica Wrocławia, węzeł kolejowy Wrocław Brochów, tereny wodonośne Wrocławia wraz z infrastrukturą hydrotechniczną nie kolidują z inwestycją CPK i nie będą z tego powodu przebudowywane. Sieci elektroenergetyczne czy ciepłownicze, jeżeli analiza techniczna wykaże ewentualnie konieczność ich przebudowy, zostaną przeprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, jak każda inna kolizja infrastrukturalna. Stwierdzenie użyte w petycji „stanowi realne, skomasowane zagrożenie bezpieczeństwa” jest bezzasadne. Budowa linii kolejowej w zurbanizowanym terenie nie zmienia koncentracji tej infrastruktury i nie zwiększa ryzyka potencjalnej awarii.

Jednocześnie chciałbym wskazać, iż oddziaływania projektowanej linii kolejowej na obszar Natura 2000 były analizowane na etapie STEŚ. Analiza będzie kontynuowana na etapie przygotowania dokumentacji projektowej i w procedurze uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach prowadzonej przez wrocławską RDOŚ. Materiał dowodowy zgromadzony w tej procedurze pozwoli ocenić, w jakim stopniu inwestycja oddziałuje na środowisko naturalne i na człowieka, a także czy zaplanowane działania minimalizujące te oddziaływania są wystarczające w celu ich kompensacji. Wariant W52 będzie jednym z analizowanych wariantów w tej procedurze jako alternatywny. Analizy porównawcze między wariantami prowadzono także na etapie STEŚ, biorąc pod uwagę nie tylko długość odcinka linii kolejowej w obszarze Natura 2000, ale również rzeczywiste zbliżenia do siedlisk gatunków chronionych, powierzchnię koniecznego odlesienia i kilkanaście innych czynników. Analiza wykazała, że wariant W52 niekorzystnie oddziałuje na środowisko, dlatego wariantem rekomendowanym na tym odcinku został wariant W51.

Należy w tym miejscu wspomnieć o roli samorządów podwrocławskich gmin (Czernica, Jelcz-Laskowice i Siechnice), które miały istotny wpływ w kształtowaniu wariantu W51. Włodarze gmin podczas szeroko zakrojonych konsultacji na etapie STEŚ przekazali wspólne stanowisko, co do preferowanego przebiegu LK 86 w rejonie Wrocławia (pismo Burmistrza Jelcza-Laskowic z dn. 09.03.2020 r.). Cytat z tego pisma: „[...] Dlatego też wspólnie z Wójtem Czernicy Panem Włodzimierzem Chleboszem – gmina sąsiadująca z Gminą Jelcz-Laskowice i z Burmistrzem Siechnic Panem Milanem Uśakiem – gmina sąsiadująca z Gminą Czernica pozwoliliśmy sobie na wypracowanie i przedłożenie w ramach konsultacji społecznych nowego wariantu przebiegu korytarza linii kolejowej Kolei Dużych Prędkości przez teren trzech sąsiadujących gmin – wariant na załączonym rysunku 1A (kolor fioletowy), a na terenie Gminy ewentualnie wariant 1B (kolor zielony). Naszym zdaniem jest to jedyny możliwy do przeprowadzenia ciąg komunikacyjny, który w najmniejszym stopniu może spowodować uciążliwości dla mieszkańców w sąsiedztwie mieszkańców i najmniej ingerujący w środowisko naturalne.” Uzgodniony przez

włodarzy gmin wariant pokrywa się z wyłonionym na etapie analizy wielokryterialnej wariantem W51.

Poruszony aspekt dotyczący wariantu W52 w zakresie tunelu pod miejscowością Święta Katarzyna pojawił się na konsultacjach jako pomysł ze strony społecznej i był omawiany podczas spotkań z mieszkańcami. Należy w tym miejscu doprecyzować, czego dotyczy pojęcie „tunel”. W założeniach wariantu W52 przewidziano 2 nitki tunelu wykonywanego technologią drążenia tarczą TBM dla przeprowadzenia osobno, w niewielkiej odległości od siebie, dwóch torów linii KDP pod miejscowością, w celu uniknięcia rozbiórki zabytkowych budynków w rejonie stacji. Podczas spotkania ze strony społecznej padło pytanie, czy ten tunel mógłby również posłużyć do przeprowadzenia istniejącej linii kolejowej w zarządzie PKP PLK pod miejscowością Święta Katarzyna. Stanowisko spółki CPK jest takie, że technicznie, organizacyjnie, jak i technologicznie nie jest to możliwe, a przynajmniej racjonalne, gdyż wymagałoby to budowy tunelu w nowym śladzie dla istniejącej linii kolejowej, będącej w ciągłej eksploatacji (jest to linia magistralna). Należy również wziąć pod uwagę, że w tym miejscu istnieje stacja składająca się z 3 torów i dwóch peronów, i że w tym rozwiązaniu musiałaby stać się ona stacją podziemną, co dodatkowo komplikuje budowę w tym miejscu tunelu oraz stawia pod znakiem zapytania zastosowanie tarczy TBM.

Dodatkowym aspektem dotyczącym wariantu W52 stała się podniesiona w petycji budowa tunelu pełniącego potencjalnie funkcję schronu. Należy stwierdzić, że spółka CPK nie została powołana do budowy i utrzymywania obiektów zbiorowej ochrony, a w myśl obowiązującego prawa jest to zadanie obrony cywilnej kraju. Ze względów technicznych tunel kolejowy, szczególnie budowany metodą wiercenia, nie spełniłby warunków technicznych przewidzianych dla tego typu budowli w zakresie ich odporności, bezpieczeństwa, zaopatrzenia w wodę, energię elektryczną i ogrzewanie. Należy więc uznać, że pomysł wykorzystania tunelu Kolei Dużych Prędkości jako budowli ochronnej, szczególnie w miejscu odległym od dużych skupisk ludności jest nieuzasadniony.

Z poważaniem
z up. Ministra
Łukasz Chaberski
Dyrektor
/podpisano elektronicznie/