

**Uchwała nr 10 z dnia 13 czerwca 2011r. w sprawie projektu budowy tunelu średnicowego i modernizacji węzła łódzkiego.**

Budowa Kolei Dużych Prędkości, budowa tunelu średnicowego i związana z tymi działaniami przebudowa węzła łódzkiego to największa i najważniejsza inwestycja infrastrukturalna na terenie Łodzi przynajmniej od czasów dwudziestolecia międzywojennego. Ze względu na rangę, znaczenie i skalę projektu zasługuje on na najwyższą uwagę władz Łodzi oraz adekwatne do niej – zaangażowanie finansowe. Obowiązkiem miasta jest dołożenie wszelkich starań i środków, aby projekt został zrealizowany w takiej formie, w jakiej w najwyższym stopniu przysłuży się rozwojowi Łodzi. Obecnie trwają prace nad studium wykonalności tej inwestycji, w toku których wyłoniono rekomendowany wariant nr 14 oraz przyjęto następujące założenia:

1. Rezygnacja z pierwotnie planowanych przystanków przy alei Kościuszki i placu Hallera na rzecz tylko jednej stacji pośredniej zlokalizowanej na zapleczu centrum handlowego Manufaktura motywowana trudnościami technicznymi, koniecznością dostosowania linii średnicowej do obecnie wykorzystywanego taboru i wysokimi kosztami budowy.
2. Całkowite rozdzielenie linii średnicowej od linii kolei dużych prędkości – integracja obu linii następowalaby jedynie na stacji Łódź Fabryczna.
3. Rezygnacja z wykorzystania dla KDP łatwo dostępnej rezerwy terenu pomiędzy osiedlami Złotno i Teofilów na rzecz wyjścia południowego i związanej z nim budowy długiego tunelu pod osiedlem Karolew.

Zdaniem Zespołu przebudowa łódzkiego węzła kolejowego w tak zaproponowanej formie znacznie ograniczy jego sprawność, odbijając się negatywnie na jakości obsługi centrum Łodzi przez pociągi regionalne i aglomeracyjne oraz podnosząc zarówno koszty restrukturyzacji węzła jak i budowy linii kolei dużych prędkości na terenie miasta. W związku ze znaczeniem projektu oraz wadliwie przebiegającym procesem lokalizacyjnym inwestycji Zespół przyjmuje następujące stanowisko:

1. Kluczowym elementem budowanego tunelu średnicowego pod Łodzią jest budowa stacji (przystanków) w śródmieściu Łodzi. Obszar ten jest obecnie postawiony pod dużą presją transportu samochodowego i pozostaje dysfunkcyjny ze względu na złą obsługę komunikacyjną. Niska jakość i ograniczony zasięg transportu publicznego w centrum poważnie utrudnia i tak niełatwy proces rewitalizacji śródmieścia. Dworzec Łódź Fabryczna ze względu na swoje położenie i rozległość centralnego obszaru Łodzi nie jest w stanie zapewnić pełnej obsługi centrum. Budowa w śródmieściu przystanków na kolejowej linii średnicowej to podstawowa szansa Łodzi na rozpoczęcie wydajnego procesu rewitalizacji.
2. Położenie stacji powinno umożliwić bezpośrednią obsługę ważnych elementów śródmieścia w tym ulicy Piotrkowskiej. Stacje powinny być bezpośrednio obsługiwane przez transport publiczny – wyjścia ze stacji powinny prowadzić bezpośrednio na przystanki komunikacji miejskiej lub zakładać niewielkie dojście po powierzchni rzędu kilkudziesięciu metrów. Dla zapewnienia odpowiedniej obsługi

na odcinku pomiędzy Łodzią Fabryczną i Łodzią Kaliską winny powstać przynajmniej dwie stacje. Naturalnym miejscem lokalizacji jednej z nich jest rezerwa terenowa składająca się z placów przylegających do skrzyżowania ulic Kościuszki, Zachodniej i Zielonej. Druga stacja winna obsługiwać obszar zachodniego śródmieścia.

3. Ze względu na koszty budowy parametry techniczne stacji winny być dostosowane do obsługi pociągów regionalnych. Długość krawędzi peronowej powinna oscylować w granicach 150 metrów, co z nawiązką zaspokaja potrzeby stosowanego obecnie i planowanego do wprowadzenia taboru. W uzasadnionych przypadkach długość krawędzi peronowych może być nawet krótsza. Zgodnie z praktyką i prawem europejskim stacja może być też zlokalizowana na spadku oraz na łuku torów.
4. Ze względu na koszty inwestycji to parametry taboru należy dostosować do możliwości budowlanych stacji i tunelu, a nie kształt i formę tunelu dostosowywać do faktu posiadania przez Urząd Marszałkowski bądź konkretnego przewoźnika przestarzałego taboru o określonych parametrach. Do czasu otwarcia ruchu w tunelu średnicowym tabor ten można sprzedać, zezłomować lub skierować na trasy nieprzebiegające przez tunel. Można także przyjąć zasadę, że część stacji obsługiwana będzie taborem krótszym (w tym piętrowym), a pociągi zestawiane z większej liczby wagonów nie będą się zatrzymywać na wybranych stacjach.
5. Zespół jednoznacznie opowiada się za północnym wyjściem tunelu dalekobieżnego (KDP) zaproponowanym przez SITK o. Łódź tj. z wykorzystaniem istniejącej rezerwy terenowej pomiędzy osiedlami Złotno i Teofilów. Od lat 60. XX wieku teren ten rezerwowany jest na potrzeby budowy korytarzy komunikacyjnych. Tylko takie prowadzenie linii umożliwi uformowanie w pełni funkcjonalnego węzła zapewniającego możliwość wjazdu na dalekobieżną linię średnicową pociągów klasycznych z linii nr 14, 15 i 16. Możliwość ta jest kluczowa dla zapewnienia elastyczności prowadzenia ruchu w węźle łódzkim i utrzymania przejezdności średnicowej linii regionalnej. Jednocześnie należy podkreślić, iż przebieg ten w żadnym stopniu nie rzutuje na dalszy przebieg linii KDP w tym możliwości wyboru wariantu obejścia zbiornika „Jeziorsko”.
6. Zespół z zaniepokojeniem obserwuje dotychczasowy sposób reprezentacji interesów Miasta przez instytucję „EC-1 Miasto Kultury” w procesie ustalania przebiegu tuneli, skutkujący ignorowaniem stanowiska Rady Miejskiej w sprawie „propozycji przebiegu tunelu średnicowego pod centrum miasta Łodzi” wyrażonego w uchwale C/1832/10 z 3 listopada 2010 r. i prosi Prezydenta, Przewodniczącego Rady Miejskiej oraz Dyrektora ZDiT do jego pilnej ewaluacji.

Przewodniczący Zespołu