

**Oświadczenie złożone
przez senatora Macieja Grubskiego**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka

Szanowny Panie Ministrze!

Grupa mieszkańców z łódzkich dzielnic Olechów, Andrzejów, Kowalszczyzna i Młynek oraz Rada Osiedla Łódź-Andrzejów zwróciły się do mnie z prośbą o interwencję w sprawie dokonanego przesunięcia autostrady A1. Sprawa ta od wielu lat nie może znaleźć swojego zakończenia.

Z przedstawionych przez mieszkańców dokumentów wynika, iż pierwotnie autostrada A1 przebiegać miała w odległości 2 km na wschód od planowanej obecnie lokalizacji i że wariant ten obowiązywał przez dwadzieścia siedem lat w miejscowych planach. Trasa A1 wyznaczona była na terenach słabo zurbanizowanych, praktycznie poza granicami Łodzi, jedynie na terenie gminy Andrespol występowała konieczność wyburzenia łącznie od trzydziestu pięciu do pięćdziesięciu budynków mieszkalnych. Dwa węzły wjazdowe na autostradę i drogi dojazdowe zlokalizowane były na terenach niezabudowanych. Obecna lokalizacja wprowadza autostradę w obręb Łodzi, odcinając łódzkie osiedle Andrzejów od reszty miasta. Zamiast dwóch projektowany jest jeden węzeł wjazdowy w miejscu, do którego drogi dojazdowe muszą przechodzić przez teren osiedli mieszkaniowych Olechów, Młynek i Kowalszczyzna. Zaniepokojeni mieszkańcy przedstawili mi swoje wątpliwości co do zmiany lokalizacji A1 i dróg dojazdowych. Myślę, że należałoby się temu dokładnie przyjrzeć, aby nie popełnić błędu, który mógłby opóźnić czy wręcz uniemożliwić realizację łódzkiego odcinka A1.

Poniżej przytoczę najważniejsze argumenty, które zostały mi przedstawione podczas spotkania z mieszkańcami Olechowa, Andrzejowa, Kowalszczyzny i Młynka oraz Radą Osiedla Łódź-Andrzejów.

1. Według mieszkańców wspomnianych łódzkich osiedli zmiana pierwotnej lokalizacji autostrady budzi wiele zastrzeżeń. Z przedstawionych mi dokumentów wynika, iż zmiany lokalizacji dokonano, powołując się na nieistniejące analizy specjalistyczne. Podnoszono również, iż za zmianą lokalizacji przemawia konieczność wyburzenia osmiuset pięćdziesięciu domów, podczas gdy z dokumentów i map wynika, iż wyburzeniu uległoby od trzydziestu pięciu do pięćdziesięciu budynków. Ponadto mieszkańcy wskazują na co najmniej przedziwne zbieg terminów. W dniu 18 grudnia 1996 r. wystąpiono do Centralnego Urzędu Planowania z wnioskiem o akceptację nowego przebiegu autostrady i w tym samym dniu spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Skora-Incest w Łodzi zakupiła tereny przy nowym, przesuniętym zjeździe z autostrady pod budowę hipermarketów. Spółka zakupiła przedmiotowe tereny od kilku różnych właścicieli dokładnie w dniu 18 grudnia 1996 r., ale nie za swoje środki pieniężne. Obecnie sprawę wyjaśnia Prokuratura Okręgowa w Łodzi.

2. Mieszkańców zastanawia również fakt, iż proponowane obecnie rozwiązanie przewiduje budowę estakad i nasypów na znacznie dłuższym odcinku niż w wariantcie pierwotnym, zatem koszt budowy tego odcinka będzie wyższy. Z dokumentacji lokalizacyjnej - vide strona 17 opracowania "Analiza wielokryterialna" - wynika, że estakada będzie co najmniej pięciokrotnie dłuższa niż w wariantcie pierwotnym. Szacuje się, że autostrada na estakadzie jest sześciokrotnie droższa. Ponadto koszty budowy mogą wzrosnąć, gdyż z dokumentacji wynika, że nowa trasa pokrywa się na odcinku 1,5 km z ciekami rzeki Ner, gdzie grunt wykazuje bardzo małą stabilność i gdzie w poprzednim planie miejscowym obowiązywał całkowity zakaz zabudowy. Istnieje zagrożenie osuwania się nasypów i jest konieczność zagęszczania gruntu. Trudno zatem zrozumieć, jaki cel przyświecał projektodawcy, który wskazał ten wariant jako bardziej opłacalny ekonomicznie. Należy wziąć również pod uwagę fakt, iż zgodnie z wyrokami Europejskiego Trybunału Praw Człowieka w Strasburgu z 14 listopada 2006 r. (sygnatura

52589/99) oraz z 17 lipca 2007 r. (sygnatura 17373/02) wszystkim właścicielom na pierwotnej trasie przysługują odszkodowania za wieloletnie rezerwowanie terenów pod budowę autostrady i związane z tym ograniczenia inwestycyjne. Również mieszkańcy sąsiadujący z nową lokalizacją mają prawo do odszkodowań za zmianę założeń planów miejscowych. Wszystkie te czynniki powodują, że realizacja autostrady w zmienionym wariantcie będzie znacznie droższa niż w wariantcie pierwotnym.

3. W dniu 21 stycznia 2008 r. w dzienniku "Polska" ukazał się artykuł wskazujący na realne zagrożenie życia tysięcy mieszkańców Olechowa, Andrzejowa i okolic w przypadku wycieku chloru, amoniaku lub innych substancji przeladowywanych na terenie stacji rozrządowej Łódź-Olechów. Autor powołuje się na raporty sztabu antykryzysowego, z których wynika, iż rejon stacji rozrządowej Łódź-Olechów jest jednym z najbardziej niebezpiecznych w Polsce. Nowy przebieg A1 stworzy dodatkowe zagrożenie dla mieszkańców. Estakada ma przebiegać ponad skupiskiem czterestu torów stacji rozrządowej Łódź-Olechów. Stacja ta znajduje się w bardzo bliskim sąsiedztwie dużych osiedli mieszkaniowych. W razie kolizji zasięg skażenia sięgnie kilkunastu kilometrów (raport inspektora Obrony Cywilnej), a strefa zagrożenia życia - kilku kilometrów. Kto odpowie za śmierć tysięcy mieszkańców w przypadku ewentualnej katastrofy na estakadzie nad stacją rozrządową? Niepotrzebny będzie zamach terrorystyczny, wystarczy, że jakkolwiek z pojazdów spadnie z estakady na jedną z cystern z ciekłym chlorem. Wariant pierwotny, tak zwany wschodni, całkowicie omijał teren stacji rozrządowej.

4. Mieszkańcy skarżą się na łamanie procedur obowiązujących przy ustalaniu lokalizacji inwestycji. Twierdzą, że ukrywano przed nimi opracowania, które stanowią informację publiczną. Według ich relacji odmówiono Stowarzyszeniu "Bezpieczna autostrada" oraz Radzie Osiedla Łódź-Andrzejów udostępnienia "Studium wykonalności wraz z analizą ruchu dla płatnej autostrady A1 na odcinku Stryków - Pyrzowice" opracowanego przez firmę DHV oraz raportu oddziaływania na środowisko opracowanego w lipcu 2007 r. przez firmę hiszpańską. Pracownik GDDKiA w Łodzi poinformował ich, że raport został sporządzony, ale "Hiszpanie nie potrafili go wykonać i umowa została jak gdyby rozwiązana i zostało to ponownie zleczone". W internecie brak jakiegokolwiek wzmianki na temat przetargu na to opracowanie. Chciałbym zapoznać się z raportem sporządzonym przez firmę hiszpańską oraz dowiedzieć się, w jaki sposób doszło do ponownego zlecenia opracowania. Czy zapłacono za opracowanie niespełniające wymogów czy też rozwiązano umowę z tą firmą i na czym polegały jej uchybienia? Proszę również o udostępnienie fragmentu opracowania "Studium wykonalności wraz z analizą ruchu dla płatnej autostrady A1 na odcinku Stryków - Pyrzowice" dotyczącego wyliczonego natężenia ruchu dla łódzkiego odcinka autostrady A1.

5. Mieszkańcy Andrzejowa i Olechowa poinformowali mnie, iż istnieje duże prawdopodobieństwo opóźnienia lub zablokowania budowy A1 w nowym przebiegu, gdyż lasy olechowskie są miejscem pochówku wielu tysięcy jeńców pochodzenia żydowskiego, którzy w latach 1940-1944 pracowali niewolniczo przy budowie węzła kolejowego Łódź-Olechów. Według dokumentu o sygnaturze O.C.II7060-II/99 przeprowadzona w dniu 31 maja 1999 r. wizja lokalna z udziałem przedstawicieli Muzeum Historii Miasta Łodzi potwierdziła, że w nasypach kolejowych i okolicznych lasach (na terenach objętych lokalizacją autostrady) należy spodziewać się miejsc pochówku ofiar zbrodni ludobójstwa. Mieszkańcy pragną wyrazić zaniepokojenie, że w przypadku zablokowania inwestycji na etapie realizacji Skarb Państwa poniesie ogromne straty, a opóźnienia mogą utrudnić lub uniemożliwić realizację zamierzeń związanych z organizacją Euro 2012.

Mieszkańcy twierdzą, że poprowadzenie autostrady w wykopie w miejscu, które przewidywał plan miejscowy, byłoby rozwiązaniem tańszym i lepszym pod każdym względem i zminimalizowałoby uciążliwości dla nich. Taki wariant pozwoliłby również na uniknięcie trwających konfliktów społecznych, co znacznie przyspieszyłoby budowę autostrady A1 na odcinku łódzkim. Wycofanie wniosku przez GDDKiA i złożenie go na inny przebieg pozwoliłoby na stosowanie znacznie uproszczonych procedur wprowadzonych między innymi ustawą

o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych z 18 października 2006 r.

Wobec przedstawionych informacji uważam, że dla dobra miasta i jego mieszkańców należałoby ponownie przeanalizować wszystkie podane argumenty, jak również zweryfikować informacje przedstawiane przez GDDKiA pod kątem ich rzetelności i podjąć działania zmierzające do wyboru najlepszego i najmniej kontrowersyjnego wariantu lokalizacyjnego. Determinacja protestujących mieszkańców wskazuje, że na każdym etapie realizacji inwestycji będą oni wychwytywać błędy proceduralne i blokować inwestycję. O skuteczności ich działań świadczą wygrane dwie sprawy w sądach administracyjnych w roku 2000 i roku 2006.

Proszę Pana Ministra o zapoznanie się z niniejszą sprawą i o odniesienie się do przedstawionych argumentów.

*Z wyrazami głębokiego szacunku
Maciej Grubski*