Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.139.2025
Warszawa, 24 września 2025

Szanowna Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na przesłane oświadczenie nr 954 złożone przez senatora Artura Dunina dotyczące realizacji inwestycji „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec", poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, iż Ministerstwo Infrastruktury, we współpracy ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na bieżąco z pełnym zaangażowaniem monitoruje przebieg tego strategicznego projektu w celu skutecznego zakończenia przedmiotowej inwestycji. Jednocześnie zwracamy uwagę, że wskazany przez wykonawcę termin IV kwartał 2027 r., wymagałby znaczącego przyspieszenia prac.

Na podstawie informacji przekazanych przez PKP PLK S.A., zaawansowanie rzeczowe prac na koniec czerwca 2025 r. wynosiło ok. 50%. Należy przy tym zaznaczyć, iż zakup materiałów nie jest uwzględniany do zaawansowania rzeczowego, które obejmuje wyłącznie roboty budowlane. W zakresie dokumentacji projektowej należy rozróżnić dwa etapy. Pierwszy z nich obejmuje projekty konstrukcyjne opracowane na potrzeby drążenia tunelu maszyną TBM, w tym zakresie zamawiający odebrał 99% dokumentacji projektowej. Drugi etap obejmuje pozostałe prace projektowe, z których odebrano około 25%. Pozostała część dokumentacji jest w trakcie kompletowania przez wykonawcę.

Ponadto na tempo realizacji wszystkich prac budowlanych związanych z inwestycją istotny wpływ miało zdarzenie budowlane z września 2024 r., polegające na zawaleniu się kamienicy w związku z pracą maszyny TBM drążącej tunel średnicowy.

W odniesieniu do zgłoszonych postulatów finansowych, należy podkreślić, że PKP PLK S.A. podtrzymuje wolę dalszego dialogu z wykonawcą jednak wszelkie decyzje w tym zakresie muszą być podejmowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, procedurami jak również w oparciu o wyniki mediacji prowadzonej przy udziale Prokuratorii Generalnej, która wymaga zachowania poufności i profesjonalizmu.

Nawiązując do ewentualnego wykorzystania tunelu jako schronu dla ludności należy podkreślić, że spełnienie pełnych wymogów budowli ochronnej w rozumieniu „schronu" wymagałoby istotnych zmian projektowych, obejmujących m.in. zapewnienie hermetycznej konstrukcji oraz odpowiednich systemów filtrowentylacyjnych.

W obecnym stanie prawnym zgodnie z ustawą o ochronie ludności i obronie cywilnej (Dz. U. 2024 poz. 1907), tunel średnicowy w Łodzi mógłby jednak zostać zakwalifikowany jako inny rodzaj budowli ochronnej, np.:

- ukrycie – budowla o konstrukcji niehermetycznej, zapewniająca osłonę przed skutkami zagrożeń,
- miejsce doraźnego schronienia – obiekt zbiorowej ochrony przystosowany do tymczasowego ukrycia ludzi.

Ministerstwo Infrastruktury pozostaje otwarte na współpracę w zakresie optymalnego wykorzystania infrastruktury transportowej, także w kontekście zwiększenia jej potencjału ochronnego. Decyzje w tej sprawie będą jednak podejmowane przez właściwe organy administracji rządowej na podstawie szczegółowych analiz technicznych i prawnych.

Zgodnie z art. 206 ww. ustawy, nowe zasady projektowania budowli ochronnych będą stosowane wyłącznie wobec projektów, dla których po 31 grudnia 2025 r. zostanie złożony wniosek o pozwolenie na budowę lub inne wymagane zgłoszenia. W przypadku tunelu średnicowego w Łodzi, który znajduje się w zaawansowanej fazie realizacji, przepisy te nie będą miały zastosowania.

Łączę wyrazy szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Maciej Lasek
Sekretarz Stanu