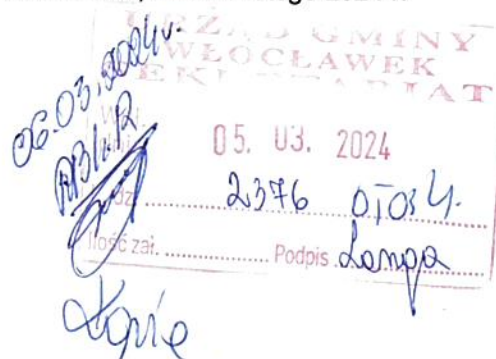


P. Kwiatkowski
06.03.2024
Szwajcel

Modzerowo, dnia 29 lutego 2024 r.

DNW/01/02/2024

Centralny Port Komunikacyjny Spółka z o.o.
Aleje Jerozolimskie 142B
02-305 Warszawa



Dotyczy: Audytu Centralnego Portu Komunikacyjnego i technicznych przeciwwskazań dla planowanej lokalizacji linii kolejowej nr 5 i 50 przez miejscowości Modzerowo, Józefowo i osiedle Rybnica we Włocławku

W związku z prowadzonym audytem dotyczącym Centralnego Portu Komunikacyjnego postanowiliśmy przedstawić Państwu bezwzględne przeciwwskazania techniczne dla planowanej lokalizacji linii kolejowej nr 5 i 50 przez miejscowości Modzerowo, Józefowo i osiedle Rybnica we Włocławku.

Poniżej przedstawiamy argumenty, że opracowywana przez Konsorcjum firm IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo sp. z o.o. (jako Lider), Arcadis Sp. z o.o. oraz BBF Sp. z o.o. lokalizacja powstała w oderwaniu od rzeczywistości lub realizowana była nie w myśl interesu publicznego, a interesu ekonomicznego wąskiej grupy osób.

Podstawowe kwestie techniczne ukazują absurdalność planowanej lokalizacji linii kolejowej nr 5 i 50 przez miejscowości Modzerowo, Józefowo i osiedle Rybnica we Włocławku (warianty W1, W4, W6, W8, W9).

1. Warianty W1, W4, W6, W8, W9 wymagają budowy przez Zbiornik Włocławski **mostu o rozpiętości około 1400 m** w jednym z najszerszych miejsc Wisły. Średnia szerokość rzeki poniżej stopnia wodnego w okolicach Włocławka wynosi od 500 m do 600 m.
Proponowane warianty mostu o takiej długości wielokrotnie zwiększają koszty budowy przeprawy mostowej.
2. Proponowane warianty przeprawy mostowej przez Zbiornik Włocławski, zlokalizowane są w miejscu gdzie **różnica wysokości terenu pomiędzy dwoma brzegami wynosi ponad 45 m**. Poniżej stopnia wodnego różnica wysokości wynosi zaledwie kilka metrów.
Niwelacja kilkudziesięciometrowej różnicy wysokości wymaga wykonania po prawej stronie Wisły kilkunastometrowego zagłębienia, a następnie zakrytego tunelu o łącznej długości co najmniej 3 km i budowy po lewej stronie Wisły kilkunastometrowej wysokości estakady na ponad kilometrowym odcinku.
To wszystko będzie możliwe przy wykonaniu maksymalnego pochylenia torów przyjętego indywidualnie i wyłącznie przez CPK (8 promili), a znacznie przekraczającego obowiązujące normy czy standardy (2 promile).
Koszty wykonania dojazdu do przeprawy z obydwu stron będą co najmniej kilkunastokrotnie wyższe w porównaniu do lokalizacji poniżej stopnia wodnego.
3. **Przęśta przeprawy** przez Zalew Włocławski, jak podaje CPK, **zaprojektowane zostały o rozpiętości Lt = 150 m**. Pozostaje to, delikatnie pisząc, w sprzeczności z obowiązującymi wymogami instrukcji „Lodołamanie i przepuszczanie lodu przez stopień wodny we Włocławku” określającymi **tor dla lodołamaczy o szerokości co najmniej od 400 m do 600 m**. Brak zachowania powyższych

wymogów stwarza niezwykle wysoce prawdopodobne, zwłaszcza przy obecnie postępujących zmianach klimatycznych, wystąpienie powodzi na ponad stukilometrowym odcinku Wisły. Tego typu postępowanie doskonale ukazuje brak szacunku dla życia ludzkiego, stawiając ponad nie trudne do określenia inne cele twórców powyższych wariantów.

4. Kolejnym istotnym zagadnieniem jest spowodowane wysokością mostu **ograniczenie żeglowności Królowej Polskich Rzek**, dodatkowo na najbardziej atrakcyjnym jej odcinku. Podniesienie wysokości mostu jest trudne do wykonania nie tylko z uwagi na znaczny wzrost kosztów, ale i uwarunkowania ekologiczne związane z wysokością przelotu ptaków nad nurtem rzeki.
5. Na znaczny wzrost kosztów przeprawy w tym miejscu wpłynie także specyficzna dla tej wysokości Wisły **różnica głębokości rzeki dochodząca nawet do 14 m**.
6. Kolejnym czynnikiem wpływającym na znaczne podniesienie kosztów i możliwości realizacji są specyficzne warunki hydrologiczne panujące na tak dużym zbiorniku wodnym, gdzie **fale osiągną nawet 2 metry wysokości**.
7. Na koszty realizacji wszystkich inwestycji w najwyższym stopniu wpływ ma czas ich realizacji. W tym przypadku ewentualna budowa mostu na Zbiorniku Włocławskim może trwać wyjątkowo długo nie tylko z uwagi na uwarunkowania techniczne i technologiczne. Biorąc pod uwagę **zakaz wykonywania prac hydrotechnicznych w okresie lęgowym od 1 marca do 31 sierpnia** i wynikającą z tego konieczność planowania głównego zakresu robót w okresie zimowym (grudzień, styczeń, luty) czas realizacji inwestycji wyniesie 7-8 lat.
8. Niezaprzeczalnym jest fakt, że rejon Zbiornika Włocławskiego stanowi **miejsce koncentracji osadów metali ciężkich zrzucanych przez kilkadziesiąt lat z ośrodków przemysłowych** znajdujących się na długości Wisły. Według przeprowadzonych na przestrzeni dziesięcioleci licznych badań naukowych na dnie zbiornika znajdują się wiele szkodliwych pierwiastków takich jak m.in.: kadm, cynk, ołów (potocznie mówi się i pisze o całej Tablicy Mendelejewa). **Próba usunięcia szkodliwych pierwiastków może doprowadzić do dotąd niespotykanej w Polsce katastrofy ekologicznej**, a koszty ich usunięcia i utylizacji, nawet w przybliżeniu, są niemożliwe na dzień dzisiejszy do oszacowania.
9. Skupiliśmy się wyłącznie na kosztach wynikających z aspektów technicznych „specyficznej” lokalizacji mostu. Nie sposób nie zwrócić jednak uwagi na trudne do przewidzenia **koszty wynikające z konieczności spełnienia wszystkich „uwarunkowań” ekologicznych**.


Pragniemy zauważyć, że przedstawione powyżej aspekty techniczne wskazujące na megalomanię przy opracowywaniu i lokalizacji przebiegu linii kolejowej nr 5 i 50 węzeł CPK Sochaczew-Płock-Włocławek znajdują swoje uzasadnienie w projektach, dokumentach technicznych, opracowaniach naukowych dotyczących Zbiornika Włocławskiego powstałych na przestrzeni ostatnich lat, a z których korzystaliśmy zgłębiając przedmiotowe zagadnienie.

Kierowane przez Stowarzyszenie pytania dotyczące chociażby przybliżonych kosztów budowy przeprawy mostowej przez Zbiornik Włocławski nie znalazły odpowiedzi ani ze strony przedstawicieli Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o. jak i konsorcjum firm IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo sp. z o.o. (jako Lider), Arcadis Sp. z o.o. oraz BBF Sp. z o.o. Nie uzyskaliśmy także odpowiedzi dotyczącej przybliżonych kosztów budowy infrastruktury towarzyszącej takiej jak: drogi dojazdowe, przepusty, wiadukty, parkingi, przeprawy dla zwierząt.

Mamy nadzieję, że przedstawione przez nasze Stowarzyszenie kwestie techniczne pomogą Państwu przy formułowaniu wniosków przeprowadzanego audytu i uświadomią jak dalece absurdalna jest propozycja lokalizacji planowanej linii kolejowej nr 5 i 50 przez miejscowości Modzerowo, Józefowo i osiedle Rybnica we Włocławku (warianty W1, W4, W6, W8, W9).

W przypadku niejasności naszych sformułowań lub konieczności uszczegółowienia przedstawionych w skrócie kwestii służymy pomocą.

Z poważaniem

PREZES ZARZĄDU

Przemysław Grabowski

WICEPREZES ZARZĄDU

Joanna Borkowska

CZŁONK ZARZĄDU

Kamil Gutkowski

STOWARZYSZENIE
DOM NAD WISŁĄ
W MODZEROWIE

NIP: 888 316 00 99 REGON: 524323743
e-mail: domnadwisla.ngo@gmail.com

Do wiadomości:

1. Pełnomocnika ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego.
2. Posła na Sejm RP Arkadiusza Myrchy.
3. Posła na Sejm RP Krystiana Łuczaka.
4. Senatora Krzysztofa Kukuckiego.
5. Wojewody Kujawsko-Pomorskiego.
6. Eurodeputowanego Krzysztofa Brejzy
7. Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego.
8. Wójta Gminy Włocławek.
9. Starosty Włocławskiego.
10. Prezydenta Miasta Włocławka.