



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.54.2024

Warszawa, 28 października 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 4756 Posła na Sejm RP Bronisława Foltyna, w sprawie katastrofy budowlanej w Łodzi i działań spółki PKP PLK SA, poniżej przekazuję stosowne informacje w odniesieniu do pytań ujętych w interpelacji.

Czy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonało ustalenia przyczyn zawalenia się budynku położonego w Łodzi przy ul. 1 Maja 23? W przypadku odpowiedzi twierdzącej, proszę o opisanie przebiegu zdarzenia wraz z stwierdzonymi przyczynami katastrofy budowlanej?

Nadto, wnoszę o wskazanie czy do katastrofy budowlanej doszło w związku z budową tunelu średnicowego?

Spółka PKP PLK nie prowadzi postępowania wyjaśniającego przyczyny katastrofy budowlanej nieruchomości przy al. 1 Maja 23. Obecnie trwają prace komisji powołanej przez Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Łodzi, które mają na celu ustalenie przyczyn ww. katastrofy budowlanej.

W jaki sposób PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonało zabezpieczeń budynków znajdujących się nad trasą budowy tunelu? Czy przeprowadzone zostały ekspertyzy stanów technicznych budynków oraz wpływu drgań maszyny wiercącej na te budynki?

Na każdym etapie realizacji projektu pn. „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN - T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec”, m.in. z uwagi na przebieg tunelu pod ścisłym centrum Łodzi, celem nadrzędnym było bezpieczeństwo mieszkańców nieruchomości, na które powyższa inwestycja mogła oddziaływać.

Spółka PKP PLK podjęła szereg działań, które miały na celu zabezpieczenie budynków, tj.:

- wybór wariantu przebiegu tunelu;
- wybór technologii wykonania tunelu (metoda TBM);
- wieloetapowa ocena stanu technicznego nieruchomości znajdujących się na drodze przebiegu tunelu;
- wykonanie ekspertyz stanu technicznego nieruchomości w ujęciu drążenia pod nimi tunelu kolejowego wykonywanego technologią TBM;
- wybór właściwej głębokości niwelety tunelu;
- miejscowa iniekcja kompensacyjna;
- system monitoringu osiadań;
- system monitoringu drgań;
- wykonanie dodatkowych prac związanych ze wzmocnieniem gruntu w trasie przebiegu tunelu (za pomocą tzw. iniekcji obszarowej).

Czy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zamierza zmienić sposób zabezpieczania budynków oraz czy wykona dodatkowe ekspertyzy techniczne dotyczące budynków znajdujących się przed trasą odwiertu?

Spółka PKP PLK podejmie decyzje o ewentualnych dodatkowych sposobach zabezpieczenia budynków po zapoznaniu się z raportem końcowym z prac komisji ds. ustalenia przyczyn katastrofy budowlanej powołanej przez Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Łodzi.

W porozumieniu z komórkami organizacyjnymi Urzędu Miasta Łodzi, w dniu 19 września 2024 r. został powołany zespół ds. ponownej oceny stanu technicznego nieruchomości. W skład zespołu weszli przedstawiciele:

- Zarządu Lokali Miejskich m. Łódź;
- Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi;
- Łódzkiego Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków;
- Łódzkiego Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego;
- wykonawcy robót;
- inżyniera projektu;
- Spółki PKP PLK.

Celem prac zespołu jest zaklasyfikowanie nieruchomości do przeprowadzenia ponownej ekspertyzy stanu technicznego wraz z oceną ich stanu i określeniem właściwych dla danych nieruchomości procedur zabezpieczeń.

Czy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach roszczeń odszkodowawczych zamierza zapewnić lokale zamienne poszkodowanym lokatorom przynajmniej do czasu zakończenia terminu obowiązywania pierwotnego stosunku najmu?

Zgodnie z umową na realizację robót budowlanych, jak również w świetle prawa powszechnie obowiązującego, wykonawca robót jest zobligowany do posiadania stosownych ubezpieczeń, m.in. z tytułu odpowiedzialności cywilnej. W ramach likwidacji szkód powstałych w wyniku robót budowlanych łódzkiego tunelu średnicowego trwa proces szacowania zakresu i sposobu zaspokojenia roszczeń mieszkańców i właścicieli nieruchomości dotkniętych katastrofą budowlaną. Wykonawca stale zapewnia mieszkańcom zaspokojenie bieżących potrzeb, takich jak wsparcie psychologiczne, zakwaterowanie i żywność, pomoc prawną i administracyjną oraz wsparcie społeczne (pomoc w znalezieniu nowego miejsca zamieszkania), natomiast Spółka sprawuje nadzór nad procesem likwidacji szkód.

Czy w ramach zawartej umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przewidziana jest możliwość zapewnienia przez zakład ubezpieczeniowy lokali zamiennych, czy tylko przewidziane jest przyznanie odszkodowania poprzez wypłatę świadczeń pieniężnych?

Decyzje o formie likwidacji szkody podejmowane są przez towarzystwo ubezpieczeniowe wykonawcy w ramach polisy tego towarzystwa w procesie odszkodowawczym, w uzgodnieniu z poszkodowanymi. Spółka sprawuje nadzór nad procesem likwidacji szkód, interweniuje w razie potrzeby.

Czy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. po zakończeniu budowy inwestycji, a przed uruchomieniem tunelu średnicowego przeprowadzą badania techniczne wpływu drgań ruchu pociągów na znajdujące się nad tunelem średnicowym zabudowania?

W okresie minimum 1 roku od uruchomienia komercyjnego ruchu pociągów w tunelu średnicowym w ramach zadania pn. „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec” Spółka zapewni monitoring drgań i osiadań nieruchomości znajdujących się na trasie tunelu. Przewiduje się wydłużenie czasu przedmiotowego monitoringu w trakcie standardowej eksploatacji tunelu kolejowego.

Jakie środki techniczne i technologiczne przewidziało PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w celu minimalizacji przenoszenia drgań ruchu pociągów na sąsiadujące grunty? W jaki sposób te środki wpłyną na zmniejszenie przenoszenia drgań, przy czym proszę o wskazanie konkretnych wyliczeń oraz wartości o jaką zmniejszą się te drgania?

Na etapie przygotowania dokumentacji projektowej wykwalifikowany zespół kadry dydaktycznej Politechniki Krakowskiej wykonał opracowanie pn. „Analiza techniczna wpływu drgań emitowanych przez linię kolejową”. Opracowanie obejmuje określenie wpływu drgań na ludzi i budynki wzdłuż nowo budowanych linii kolejowych i ich ewentualnego ograniczenia do wartości dopuszczalnych określonych przez zamawiającego zgodnie z obowiązującymi normami (PN-B-02170:2016-12, PN-B-02171:2017-06). Na podstawie wykonanej analizy została zaprojektowana wibroizolacja w konstrukcji torowiska, co pozwoli zachować dopuszczalne wartości przenoszonych drgań. Po zakończeniu budowy i przekazaniu linii kolejowych do eksploatacji zostaną przeprowadzone specjalistyczne pomiary kontrolne.

Czy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeprowadziło badania wpływu inwestycji na stan wód gruntowych na obszarze oddziaływania tunelu średnicowego? W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej proszę o przesłanie wniosków wynikających z przeprowadzonej ekspertyzy?

Działając w ramach prawa powszechnie obowiązującego, realizując projekt pn. „Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec”, Spółka uzyskała wszelkie niezbędne decyzje, zezwolenia oraz postanowienia, w tym 16 postanowień dotyczących niewniesienia sprzeciwu do dokonania zgłoszeń wodnoprawnych.

Powyższe dokumenty, których adresatem jest Spółka i których postanowienia Spółka wypełnia, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa nie nakładają na Spółkę obowiązków nakazujących wykonanie badań wpływu inwestycji na stan wód gruntowych na obszarze oddziaływania tunelu średnicowego.

Czy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. po zakończeniu budowy inwestycji zamierzają przeprowadzić badanie wpływu inwestycji na stan wód gruntowych na obszarze oddziaływania tunelu średnicowego, w przypadku wcześniejszego przeprowadzenia powyższego badania w celu weryfikacji prawdziwości wniosków zawartych w pierwotnej opinii?

Po zakończeniu budowy inwestycji Spółka nie planuje prowadzenia badań wpływu inwestycji na stan wód gruntowych na obszarze oddziaływania tunelu średnicowego, ponieważ nie zobowiązują do tego żadne decyzje administracyjne, wydane pozwolenia oraz prawo powszechnie obowiązujące.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu