

# Koń a sprawa polska

21 września 2023

Donald Tusk przyjechał do Brzezin i w towarzystwie łódzkich posłów mówił o Kolei Dużych Prędkości, goszcząc u osoby, która aktywnie protestuje przeciwko budowie KDP. Dość łatwo domyślić się, co to będzie oznaczało po ewentualnym zwycięstwie partii Tuska w wyborach. Czekamy albo zawieszenie prac nad KDP, albo próba powrotu do przebiegu z 2012 roku, gdy rząd PO-PSL rękami niesławnego ministra Sławomira Nowaka wyrzucił cały projekt KDP do kosza na śmieci.



Postaram się, jako osoba zaangażowana osobiście w ten projekt i ktoś, kto pracował w CPK (spółce) przez ostatnie dwa lata przybliżyć w przystępnym skrócie, jakie będą konsekwencje tej decyzji dla Łodzi i okolicy.

Przede wszystkim „powrót” do przebiegu z 2012 roku oznacza tyle, że do kosza na śmieci trafią ponad trzy lata pracy moich kolegów w zakresie pozyskiwania różnych decyzji wymaganych proceduralnie, w tym przede wszystkim kwestie dotyczące decyzji środowiskowych. Procedur tych nie załatwia się od ręki i zazwyczaj ciągną się one latami. Nie bez powodu w branży budowlanej mówi się, że im dłużej trwają prace przygotowawcze, tym krócej trwa potem sama budowa. Decydując się na kolejną

zmianę paradygmatu i kolejny raz zmieniając, wyznaczony już i obudowany proceduralnie, przebieg KDP na terenie samej Łodzi i jej okolic opóźnia się całą inwestycję o kolejnych kilka lat.

Tym samym odsuwa w czasie moment, w którym oprócz bardzo sprawnego transportu indywidualnego, zapewnionego przez rozległą sieć dróg ekspresowych i autostrad, będziemy mieć również bardzo sprawny system połączeń kolejowych, w końcu oderwany od dawnych, pamiętających jeszcze zabory ograniczeń. Musimy się za to szykować na to, że możliwość rozpoczęcia budowy w 2024 zamieni się w możliwość rozpoczęcia budowy w 2029, w sam raz na ponowną zmianę paradygmatu przy okazji kolejnych wyborów.

Oczywiście można się kłócić, że powinniśmy byli pozostać przy „starym” przebiegu, wzdłuż autostrad, a nie marnować czas na rysowanie nowego przebiegu i wstrzymanie prac na kilka lat, zamiast budować od ręki w 2019 roku. Czemu tego nie zrobiliśmy?

„Nowy” przebieg przez Brzeziny i włączenie KDP w stację Łódź Widzew miały na celu trzy rzeczy:

– poprawienie elastyczności sieci kolejowej poprzez utworzenie stacji na LK85 (nowa linia kolejowa Łódź – Warszawa) oraz połączenie LK85 z LK17 (Łódź – Koluszki). W pierwotnych zamierzeniach od Łodzi Fabrycznej aż do Warszawy, a później do CPK nie było możliwości wjechania/zjechania z LK85 i każda awaria na linii miałyby łatwe do przewidzenia konsekwencje.

– poprawę dostępności łódzkiego węzła kolejowego – nie jest żadną tajemnicą, że LK85 będą obsługiwać poza KDP sprintery 160 km/h Łódź – Warszawa (zgłosiła się już do tego np. Łódzka Kolej Aglomeracyjna) i dobrze byłoby, gdyby dało się nimi obsłużyć Łódź Kaliską, Łódź Fabryczną i Łódź Widzew, a następnie wbijać na LK85 i ciągnąć do Warszawy.

– poprawę dostępności transportowej powiatu brzezińskiego za pomocą LK85 i zjazdu z niej na Łódź Widzew – to w sumie jedyny

fragment, gdzie tracą przede wszystkim Brzeziny, jeśli to wyciąć, ale traci też Łódź, bo to my borykamy się z zalewem samochodów z Brzezin i powiatu, a nie oni.

Podsumowując – powrót do przebiegu z 2012 cofa nas z myśleniem o transporcie kolejowym do poprzedniej epoki, w której Kolej Dużych Prędkości rozpatrywano jako oddzielny system, niekoniecznie współpracujący z całością sieci kolejowej, a przez to mniej opłacalny ekonomicznie. Jest mi cholernie przykro, że łódzcy posłowie tak szybko i na wyścigi biegną popierać każdy protest przeciwko KDP w Brzezinach, Mieszkach i gdzie tylko się da (np. we Włocławku, gdzie krwiożercza kolej według interpelacji podpisanej przez kilku posłów zniszczy drogocenne ogródki działkowe), bo dla bieżącej politycznej korzyści wyrzucają do kosza łódzką rację stanu, jaką jest Kolej Dużych Prędkości i sprawnie działający łódzki węzeł kolejowy. Najwyraźniej dla nich Łódź posiadająca dworce w Koluszkach i Kutnie nie jest niczym złym, w końcu i tak pewnie korzystają głównie z samochodów (które im opłacamy), a niektórzy nawet niekoniecznie mieszkają już w Łodzi.

Wisienką na tym torcie jest to, że Koalicja Obywatelska na swoje listy zaprosiła osobę, która prowadzi stajnię w Brzezinach i aktywnie protestuje przeciwko KDP. Jak w soczewce skupia się w tym fakcie tryumf partykularnego indywidualizmu nad interesem całego regionu.

Nie jest to zresztą pierwszy raz w historii, kiedy tak się stało. W połowie XIX wieku rajcy miejscy w Bytomiu, żyjący z przewozu konnymi powozami towarów przez granicę z carską Rosją zbojkotowali przebieg linii kolejowej z Berlina i Wrocławia na wschód, dzięki czemu w efekcie pod ich bokiem wyrosły Katowice. Same Brzeziny również już przeżyły taką historię, dzięki czemu powstały Koluszki, do dziś będące głównym dworcem Łodzi. Czy tym razem historia się powtórzy?

Autorstwo: Jarosław Ogrodowski

Zdjęcie: [Maaark](#) (CC0)

Źródło: [NowyObywatel.pl](http://NowyObywatel.pl)