

Nie tędy droga

22 maja 2023

Media wciąż donoszą o protestach przeciwko szprychom kolejowym do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Sprzeciw wobec budowy dróg ekspresowych i autostrad przebija się znacznie słabiej.



„Kolej rozjeżdża mi trzy domy: mój, mamy i babci”, „Tory przetną gminę na pół”, „CPK chce zniszczyć zielone płuca Śląska” – takie tytuły regularnie pojawiają się w mediach, które regularnie informują, że w różnych częściach Polski trwają protesty przeciwko przecięciu miejscowości przez linie kolejowe do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Sprzeciw wobec budowy autostrad i dróg ekspresowych prasa podchwytuje niechętnie. Można odnieść wrażenie, że drogi szybkiego ruchu wszędzie przyjmowane są z pełnym entuzjazmem.

Autostradowy trójkąt bermudzki

Daleka od entuzjazmu była atmosfera na spotkaniu konsultacyjnym, zorganizowanym 2 marca 2023 r. przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w Wiskitkach. Przez tę podżyrardowską gminę ze wschodu na zachód biegnie autostrada A2, a teraz z południa na północ przeciąć ma ją trasa A50, czyli Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej. Sprzeciwiało się temu kilkuset mieszkańców obecnych na spotkaniu. Na zakończenie trwającej ponad cztery godziny dyskusji nad wariantami przebiegu burmistrz Wiskitek Rafał Mitura oznajmił: „Żadna z wersji nie jest dla nas do zaakceptowania”.

Na kolejne dni zaplanowane były debaty dotyczące przebiegu trasy A50 w leżących na południe od Warszawy gminach Puszcza Mariańska, Radziejowice, Mszczonów, Żabia Wola, Tarczyn, Grójec i Pniewy, lecz GDDKiA nazajutrz po burzliwej dyskusji w Wiskitkach ogłosiła: „Zawieszamy spotkania w sprawie Obwodnicy

Aglomeracji Warszawskiej". Wcale jednak nie uspokoiło to społeczności lokalnych. 8 marca 2023 r. mieszkańcy podgrójeckich miejscowości – w proteście przeciw planom budowy autostrady A50 i wstrzymaniu konsultacji – zablokowali Rondo Solidarności Wiejskiej w Grójcu.

Koncepcja budowy dużego ringu wokół aglomeracji warszawskiej budzi sprzeciw także na wschód od stolicy – między innymi w Wiązownie, gdzie powstała organizacja Nie Tędy Droga, której członkowie zwracają uwagę, że na terenie gminy wybudowano już drogę ekspresową S17, autostradę A2 i Południową Obwodnicę Warszawy. A50 ma być więc czwartą drogą szybkiego ruchu przechodzącą przez gminę Wiązowna, co przekształci ją – jak podkreślają aktywiści – w autostradowy trójkąt bermudzki.

Reprezentanci społeczności lokalnych zwracają uwagę, że Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej będzie dublować inne drogi, a jej przekrój (sześć pasów) nie znajduje uzasadnienia w obecnym natężeniu ruchu. „Jest ona nielogiczna i nieekonomiczna” – mówiła przedstawicielka inicjatywy „Nie dla projektów CPK w całej Polsce” Barbara Czerniawska na posiedzeniu parlamentarnego zespołu ds. przeskalowanych inwestycji publicznych i przymusowych wywłaszczeń.

Zespół stworzony przez posłów Koalicji Obywatelskiej skupia się na krytyce Centralnego Portu Komunikacyjnego i przedsięwzięć z nim związanych. A jako że jedną z funkcji autostrady A50 ma być zapewnienie dojazdu do mega-lotniska, to opozycyjni posłowie chętnie się nią zajmują. Jednak otwierając posiedzenie, którego trasa była głównym tematem, wiceprzewodniczący zespołu Maciej Lasek zastrzegł: „My nie jesteśmy oczywiście przeciwko rozwiązaniom drogowym”.

I rzeczywiście, planowana autostradowa obwodnica stolicy to jedyne przedsięwzięcie drogowe, któremu przyglądają się posłowie z zespołu. A przecież protesty przeciw drogom szybkiego ruchu mają miejsce w całej Polsce.

Kogo trafi autostrada

Na południe od Krakowa z akceptacją mieszkańców i władz gmin nie spotkał się żaden z sześciu zaproponowanych przez GDDKiA korytarzy planowanej drogi S7, która między Krakowem i Myślenicami ma przejąć funkcję dwujezdniowej drogi krajowej 7. W obliczu tak zmasowanego sprzeciwu dyrekcja na kilka miesięcy zawiesiła prace planistyczne, oznajmiając, iż oczekuje na wskazanie przez samorządy wariantu akceptowanego przez społeczności lokalne. Taka propozycja jednak nie powstała, bo żadna z gmin nie chciała się zgodzić na wytyczenie trasy przez swój teren.

Na południu aglomeracji wrocławskiej duże kontrowersje wywołuje koncepcja nowego przebiegu autostrady A4. W ramach planów jej rozbudowy z czterech do sześciu pasów rozważany jest wariant alternatywny w postaci odsunięcia trasy od Wrocławia i poprowadzenia jej nowym śladem przez gminy Żórawina, Kobierzyce, Sobótka i Mietków. Ich mieszkańcy nie chcą do tego dopuścić, gdyż znaleźliby się na wyspie między nową a starą autostradą. „Nie widzę żadnego uzasadnienia, aby w odległości 2 km od obecnej autostrady budować coś nowego” – mówił wójt Mietkowa Adam Kozarowicz.

Jak zwraca uwagę inżynier drogownictwa Daniel Radomski, w rejonie dużych miast projekty drogowe zwykle spotykają się ze znacznie większym sprzeciwem niż na słabiej zurbanizowanych obszarach. „Na terenach wiejskich łatwiej o wytrasowanie inwestycji z dala od skupisk ludzkich, a ewentualne wyburzenia to z reguły do kilku siedlisk na odcinek o długości 10 km. Liczba domostw w zasięgu oddziaływania drogi też będzie relatywnie mała. Przy większych miastach możemy mieć mniej wyburzeń, bo zazwyczaj mamy lepszy poziom planowania przestrzennego. Ale większa gęstość zabudowy to znacznie więcej mieszkańców w sąsiedztwie inwestycji, a także większe prawdopodobieństwo, że inwestycja trafi w kogoś z wiedzą, jak walczyć z inwestycją”.



Kość niezgody

Bitwę udało się wygrać mieszkańcom okolic Białegostoku, którzy zatrzymali prestiżową dla rządu inwestycję, czyli drogę ekspresową S19, mającą dowodzić, że PiS dba o rozwój infrastruktury we wschodniej Polsce. W listopadzie 2022 r. Naczelny Sąd Administracyjny prawomocnym orzeczeniem uchylił decyzję środowiskową dla drogi S19 na odcinku Choroszcz – Płoski i obwodnicy Białegostoku. Podstawą decyzji sądu była za mała liczba alternatywnych wariantów przebiegu drogi w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, na co skarżyli się aktywiści Stowarzyszenia Miłośników Ziemi Juchnowieckiej i Stowarzyszenia Zielona Osada. Podnosili oni głównie kwestie ekologiczne, takie jak siedliska orlika krzykliwego, ale kością niezgody był wybór przez GDDKiA wariantu przecinającego liczącą 250 mieszkańców wieś Skrybiczne.

„Było wiele przypadków uchYLENIA decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przez sądy administracyjne, ale zazwyczaj działo się to przed wejściem w fazę projektową” – mówi Daniel Radomski. „GDDKiA od czasów Rospudy raczej unika podpisywania kontraktów, gdy decyzja jest przedmiotem postępowania odwoławczego w Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska lub w sądach administracyjnych”.

Tym razem umowy na zaprojektowanie i budowę nowego układu drogowego w rejonie Białegostoku zawarto z firmami Budimex, Aldesa i Mota-Engil, gdy jeszcze toczyło się postępowanie odwoławcze. Przez swój zapał GDDKiA musiała zerwać kontrakty oraz od nowa zacząć procedurę środowiskową.

Możliwość działania

GDDKiA standardowo zakłada, że czas od złożenia wniosku o decyzję środowiskową do jej wydania to 16 miesięcy, ale jak

wskazuje Daniel Radomski, zdarza się, że ze względu na odwołania i sprawy sądowe trwa to dużo dłużej: „Najdłuższe postępowanie to najprawdopodobniej Wschodnia Obwodnica Warszawy, gdzie pierwszy wniosek o decyzję złożono w 2005 r., a realizacja inwestycji – o ile będzie miała miejsce – skończy się na pewno po 2030 r.”.

Koncepcja Wschodniej Obwodnicy Warszawy – czyli przedłużenie wbiegającej z Lublina drogi ekspresowej S17 do wylotu S8 na Białystok – jest blokowana przez mieszkańców stołecznej dzielnicy Wesoła, którzy skutecznie wykorzystują procedurę środowiskową. Na początku marca 2023 r. Naczelny Sąd Administracyjny nakazał ponowne rozpatrzenie sprawy, co – jak oznajmiła GDDKiA – „oznacza dla nas dalsze miesiące oczekiwania na kolejny wyrok, a co za tym idzie, brak możliwości działania w zakresie realizacji inwestycji”.

Coraz częściej mówi się, że Wschodnia Obwodnica Warszawy wcale nie powstanie. Zwłaszcza w obliczu planów wybudowania zaledwie kilkanaście kilometrów dalej na wschód równoległej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, która jednak również wzbudza kontrowersje w gminach, które mają zostać nią przecięte. Na przykład władze gminy Klembów alarmują, że „planowany korytarz drogi biegnie przez istniejące osiedla na terenie gminy i tereny przeznaczone do zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Spowoduje to konieczność przesiedlenia mieszkańców. Proponowany szlak trasy spowoduje podzielenie gminy na dwie części, co sprawi olbrzymie utrudnienia dla mieszkańców w dostępie do obiektów użyteczności publicznej, a w konsekwencji uniemożliwi zrównoważony rozwój gminy. Bezpowrotnie ulegnie degradacji środowisko naturalne”.



Potwór, który nigdy nie zasypia

W kwietniu 2023 r. GDDKiA zakończyła prace nad raportem o

oddziaływania na środowisko planowanej drogi ekspresowej S16 Mrągowo – Ełk, która ma biec na estakadach ponad mazurskimi jeziorami.

„To nie jest droga dla Mazur, to droga przez Mazury” – czytamy na stronie internetowej inicjatywy społecznej „Ratujmy Mazury”. „Dla mieszkańców Mazur będzie trudno dostępna, wyłącznie przez węzły, a więc nieprzydatna. Nie o taką drogę zabiegają lokalne samorządy. S16 to cios w ekonomię Mazur. To pozbawienie środków do życia mieszkańców wielu miejscowości położonych w jej sąsiedztwie. Ekspresówka nie przyciągnie nowych turystów, tylko ich odstraszy”.

Mieszkańcy Krainy Wielkich Jezior Mazurskich w petycji do ministrów klimatu i środowiska oraz infrastruktury domagają się odstąpienia od prac nad trasą S16, apelując o modernizację i remonty istniejących dróg, by były bezpieczniejsze i wygodniejsze.

Województwa warmińsko-mazurskie i kujawsko-pomorskie połączyć ma nowy odcinek drogi ekspresowej S5. Trasa S5 – która biegnie z Wrocławia przez Poznań i Bydgoszcz do węzła z autostradą A1 w Nowych Marzach koło Grudziądza – ma zostać wydłużona do Ostródy i połączyć się z drogą S7 Warszawa – Trójmiasto. Wraz z postępami w planowaniu przebiegu trasy S5 rosną związane z nią emocje. Wójtowie gmin powiatu grudziądzkiego kierują do GDDKiA na razie stonowane apele o odsunięcie drogi od miejscowości, a mieszkańcy organizują się w stowarzyszenia, aby sformalizować sprzeciw wobec przecięcia swoich małych ojczyzn.

Na południu Polski droga S5 ma zostać wydłużona z Wrocławia do węzła z drogą S3 w Bołkowie. Największy sprzeciw plany te wywołują w leżącej pod Świdnicą gminie Marcinowice. „Chcecie puścić pod naszymi domami potwora, który nigdy nie zasypia, który będzie cały czas hałasował, charczał i buczał, pluł spalinami i zanieczyszczeniami cały okrągły rok, bez wytchnienia, o każdej porze dnia i nocy” – mówiła mieszkanka

wsí Gruszków podczas relacjonowanego przez portal Swidnica24.pl spotkania z GDDKiA.

Tak, ale gdzie indziej

„Protestujący przeciw budowie dróg ekspresowych są w wymiarze medialno-narracyjnym tematem czysto lokalnym” – powiedział w internetowej audycji Międzyimiastowo pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała. „Ponieważ wszystkie inwestycje kolejowe są obrandowane CPK, protesty przeciwko linii kolejowej w gminie X i protesty w gminie Y na drugim końcu Polski narracyjnie nie są postrzegane jako tematy lokalne, lecz jako wspólny protest przeciwko CPK. W związku z czym jest pewna masa krytyczna protestu w wymiarze czysto medialno-narracyjnym, która jest większa niż w przypadku protestów przeciwko drogom”.

Niezgoda na budowę dróg szybkiego ruchu, choć występuje w różnych częściach Polski, to – inaczej niż w przypadku szprych kolejowych do CPK – nie przekształca się w ponadregionalne koalicje protestujących społeczności.

W województwie świętokrzyskim przeciw planom GDDKiA protestują mieszkańcy wsi Zajeziórze, która ma zostać przecięta drogą ekspresową S74, mającą połączyć województwa łódzkie, świętokrzyskie i podkarpackie. „Wyburzone zostaną domy, skup i nasz jedyny sklep we wsi” – mówił „Echu Dnia” sołtys Zajeziórze Andrzej Skrzypczyński.

W lutym 2023 r. radni gminy Sambórzec jednogłośnie przyjęli uchwałę, w której alarmują, że plany budowy drogi S74 „zakładają konieczność wyburzenia wielu domów, zabudowań gospodarczych, a także budynków użyteczności publicznej”. W uchwale tej – przesłanej do resortu infrastruktury i GDDKiA – radni podkreślają, że „budowa drogi ekspresowej biegnącej przez teren powiatu sandomierskiego jest ogromną szansą na rozwój”, ale jednocześnie zaznaczyli: „Żądamy dokonania korekty przebiegu drogi ekspresowej tak, by omijała obszar gminy Sambórzec”, proponując wytyczenie trasy przez sąsiednie

gminy Koprzywnica i Łoniów. To typowy przejaw syndromu NIMBY (Not In My Back Yard), czyli „Nie w moim ogródku”.

„Nimbysta to osoba, która uznaje potrzebę realizacji określonej inwestycji, ale nie zgadza się na jej lokalizację w pobliżu swojego miejsca zamieszkania” – wyjaśniają dr Maria Bednarek-Szczepańska i dr Karolina Dmochowska-Dudek w książce „Syndrom NIMBY na obszarach wiejskich w Polsce”. Jak wykazały badania wśród protestujących społeczności, „ankietowani przeciwnicy w 65% deklarowali, że planowana inwestycja, przeciwko której protestują, jest potrzebna, ale powinna powstać gdzie indziej”.

W publikacji wskazany jest ekstremalny przykład syndromu NIMBY z Lublewa Gdańskiego, przez który wytyczona została ekspresowa Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej, mająca zdublować ekspresową Obwodnicę Trójmiasta. Mieszkańcy, zamiast wspólnie walczyć o wyprowadzenie trasy poza ich miejscowość, podzielili się na dwa obozy forsujące odmienne warianty przebiegu przez Lublewo Gdańskie i skupiali się na tym, aby trasę przesunąć od swoich domów ku domom sąsiadów. Ostatecznie ekspresówka przetnie wieś na pół, a w jej centrum powstanie węzeł, na którym z obwodnicy będzie się zjeżdżać na drogę wojewódzką 221 Gdańsk – Kościerzyna.

Co charakterystyczne, w przypadku szprych CPK rzadko kiedy występuje syndrom NIMBY – protestujące społeczności nie podkreślają, że ogólnie popierają rozwój kolei. „Kolej dużych prędkości wszędzie spotyka silny opór społeczny, także tam gdzie nie będzie generowała wielu wyburzeń. Ludzie nie chcą kolei, z której i tak nie będą mieli jak skorzystać, bo najbliższa stacja będzie mocna oddalona” – stwierdza Daniel Radomski.

Nieco inaczej tłumaczy to Marcin Horała: „Polacy przyzwyczaili się do sytuacji, w której brakuje dostępu do kolei, nie ma połączeń autobusowych. Nie ma nic oprócz samochodów” – stwierdził pełnomocnik rządu w audycji Międzymiastowo.

„Inwestycje kolejowe odpowiadają więc na potrzeby, których ludzie nie czują”.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: „Z Biegiem Szyn” nr 3 (124) 2023, [ZBS.net.pl](https://zbs.net.pl)