

Widmo dużych prędkości krąży nad Polską

10 maja 2013

Rzekomo wstrzymane prace nad koleją dużych prędkości trwają w najlepsze.

– Projekt kolei dużych prędkości jest projektem wizjonerskim i bardzo kosztownym i dziś nie jesteśmy w stanie przewidzieć racjonalnie kosztów tej inwestycji. Ale pierwsze szacunki mówią o około 25-30 mld zł – to jest ponad nasze siły w dającej się przewidzieć przyszłości – powiedział w grudniu 2011 r. Sławomir Nowak, w pierwszych tygodniach swojego urzędowania w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Tymi słowami minister Nowak ogłosił zamrożenie prac nad koleją dużych prędkości, która w 2020 r. miała połączyć Warszawę, Łódź, Poznań i Wrocław.

Półtora roku po deklaracji Sławomira Nowaka o zawieszeniu prac nad polskim TGV okazuje się, że prace nad koleją dużych prędkości trwają w najlepsze, a mieszkańcy kolejnych terenów nagle dowiadują się, że ich miejscowości mają zostać przecięte infrastrukturą dla pociągów mknących z prędkością 350 km/h.

Linia pojawia się nagle

Władze wielkopolskiej gminy Krzykosy 28 lutego 2013 r. zamieściły na swojej stronie internetowej komunikat informujący, iż „trwają prace przy projektowaniu linii kolejowej dużych prędkości”, dokładnie przy tym wskazując planowany przebieg linii przez gminę. W tym samym czasie listy mówiące o „realizowanym projekcie kolei dużych prędkości” otrzymali od lokalnych władz mieszkańcy położonej na zachód od Łodzi gminy Wodzierady. Z korespondencji wynika, że „zostały ukończone prace nad raportem o oddziaływaniu na środowisko tej inwestycji i obecnie przystąpiono do prac nad studium wykonalności”.

– Gmina zawiadomiła jedynie właścicieli nieruchomości zagrożonych wywłaszczeniem. Zainteresowani sprawą z innych względów, na przykład właściciele nieruchomości sąsiadujących z planowaną linią dużych prędkości, w ogóle nie zostali powiadomieni – mówi Beata Ularowska z Międzygminnego Społecznego Komitetu Ochrony Zasobów Naturalnych i Ludności. Utworzony na początku marca 2013 r. komitet skupia mieszkańców sprzeciwiających się wytyczeniu kolei dużych prędkości przez gminy Wodzierady, Lutomiersk i Pabianice. W gminie Pabianice kolej dużych prędkości pojawiła się w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, uchwalonym 31 stycznia 2013 r. – Studium było wyłożone od września ubiegłego roku bez jakiegokolwiek wiadomości na temat przebiegu linii kolei dużych prędkości. Linia pojawiła się nagle po zatwierdzeniu studium – mówi Ularowska.

W kwietniu ubiegłego roku rada podwarszawskiej gminy Ożarów Mazowiecki podjęła uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego dla wsi Duchnice i Ołtarzew. Choć uchwałę podjęto niemal pół roku po słowach ministra Nowaka o zawieszeniu prac nad kolejną dużych prędkości, to decyzję o sporządzeniu planu uzasadniono koniecznością „wyznaczenia rezerwy terenu pod planowaną linię kolejową dużych prędkości”.

PRZEZ WSIE, PARKI I PAŁACE

Według aktualnych planów, pociągi pędzące 350 km/h mają pomknąć przez gminę Łyszkowice koło Łowicza. – PKP Polskie Linie Kolejowe tworząc plany przebiegu szybkiej kolei, nie liczą się nie tylko z planami i opinią pojedynczych osób, ale też całych wsi i gmin – uważa Małgorzata Reczulska z działającego na terenie gminy Łyszkowice komitetu protestacyjnego „Nie dla KDP przez Czatolin”.

Czatolin najpierw został przecięty otwartą w 2012 r. autostradą A2, a teraz znalazł się na planowanym przebiegu kolei dużych prędkości. – Tak bliskie sąsiedztwo autostrady i

jednocześnie linii kolejowej dużych prędkości to hałas, drgania, możliwość naruszenia stabilności budynków – mówi Reczulska. – To kolejny podział naszej wsi, kolejne przecięcie pól uprawnych. Tereny te staną się bezużyteczne zarówno dla nas, jak i dla potencjalnych inwestorów.

W podobnej sytuacji znalazł się słynący z zespołu pałacowo-ogrodowego Nieborów. 22 lutego 2013 r. władze tej gminy zostały oficjalnie poinformowane o wytyczeniu kolei dużych prędkości. „Jej przebieg wyznaczony jest przez teren Bolimowskiego Parku Krajobrazowego i jego otuliny, który po raz kolejny po autostradzie A2 zostaje rozczłonkowany” – czytamy w piśmie wójta gminy Nieborów Andrzeja Werle do PKP PLK, okolicznych samorządów i firmy konsultingowej Atkins, wspierającej proces planowania szybkiej kolei. – „Przebiega ona w bezpośredniej odległości od Pałacu Radziwiłłów. W związku z czym konstrukcja pałacu będzie zagrożona zarówno w okresie budowy, jak też eksploatacji kolei”.

– Spółki odpowiedzialne za planowanie kolei dużych prędkości prawdopodobnie nie wzięły pod uwagę obecności w Nieborowie unikalnego w skali europejskiej zespołu pałacowo-ogrodowego – mówi kurator Muzeum w Nieborowie i Arkadii Anna Ewa Czerwińska, zwracając uwagę, że planowana linia przebiec ma na południe od pałacu i ogrodu w Nieborowie, przecinając główną oś kompozycyjną założenia.

SPRZECIW DUŻYCH PRĘDKOŚCI

Jeszcze niedawno sprzeciw wobec kolei dużych prędkości zwykle sprowadzał się do zasady NIMBY (not in my backyard / nie w moim ogródku), opartej na ogólnym poparciu dla inwestycji, byle tylko była ona realizowana gdzie indziej. Obecnie aktywiści z różnych terenów zaczynają łączyć siły. – Mamy w planach spotkanie z pozostałymi komitetami protestacyjnymi i wspólne działania – zapowiada Beata Ularowska z Międzygminnego Społecznego Komitetu Ochrony Zasobów Naturalnych i Ludności.

Już w zeszłym roku mieszkańcy Parczewa, Sadowa, Westrzy oraz Wtórku – położonych pod Ostrowem Wielkopolskim wsi, w pobliżu których linia dużych prędkości ma się rozgałęziać na Wrocław i Poznań – zwrócili się do burmistrza oddalonych o 50 km Błaszek z poparciem dla jego sprzeciwu wobec planowanego przebiegu kolei dużych prędkości oraz propozycją wymiany informacji. Dodajmy, że władze gminy Błaszki w piśmie do PKP Polskich Linii Kolejowych z początku marca 2013 r. podtrzymały swoje negatywne stanowisko.

Małgorzata Reczulska z komitetu „Nie dla KDP przez Czatolin” podkreśla, że dla niej sprawa nie zamyka się na kwestii odsunięcia kolei dużych prędkości od swojej miejscowości: – Problemem nie jest ta czy inna wieś. Problemem jest idiotyzm samego projektu szybkiej kolei. W Polsce linii kolejowych jest dostatecznie dużo. Wystarczy je doprowadzić do stanu używalności.

Autor: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 65/2013](#)