



Zbombardowani

Ten atak będzie kosztował polską armię miliony. Mieszkańcy osiedla Marlewo pod Poznaniem żądają od wojska odszkodowań za bombardowanie ich hałasem startujących samolotów. Tak, Marlewo jest skazane na śmierć

TEKST AGATA JANKOWSKA ZDJĘCIA MARIUSZ FORECKI

Dziś będą latać! – mówi zdecydowanie Grzegorz Małecki, założyciel stowarzyszenia Ekologiczne Marlewo. Przejeżdżamy obok bramy wojskowego lotniska. Rozsunięte wrota hangarów, oświetlony pas startowy. Od rana wysoko krąży samolot Awacs – zapewnia kontrolę nieba i dozór radiolokacyjny. Dwa tysiące mieszkańców osiedla jednorodzinnych domków świetnie wie, co takie krążenie oznacza – znowu zatkają uszy i nie wyjdą do ogrodu.

Od czterech lat niemal codziennie nisko nad ich głowami przelatują pojedynczo, jeden za drugim lub parami F-16. Z pasa startowego prosto nad osiedle, potem za Wartę, nad Luboń. – Kiedy startują, człowiek nie słyszy własnych myśli. Trzeba przerwać rozmowę, przeprosić i odłożyć telefon. Nic, tylko huk. A potem wszyst-

ko zaczyna drzeć: ściany, ziemia. Cały drżysz w środku, jakby jeli-ta, wątroba i serce wpadły w rezonans – opowiada Tadeusz Bączkowski. Mieszka w pierwszej linii domów, 150 metrów od bramy lotniska, 300 od pasa startowego. Z okna domu jak na dłoni widać teren lotniska.

Według pomiarów dokonanych przez władze Poznania hałas w Marlewie sięga na dwo-rze 130 decybeli. W domu – mimo wyciszenia elewacji watą szklaną i pochłaniających hałas okien – dochodzi do 80. Dla porównania: pracujący młot pneumatyczny to 100 decybeli, 120 to dla ludzkich uszu granica bólu. – Najgorzej jest jesienią, bo wilgotne powietrze potęguje hałas – mówi Tadeusz Bączkowski. – Można myśleć, że zdążyliśmy już się przyzwyczaić. Ale do tego nie da się przywyknąć.

– Najpierw rozgrzewanie silników. Głośnie jednostajne buczenie. Potem start. I dopalacze. Czasem operacja lotnicza dla uczących się pilotów to kilka godzin manewrów *touch and go*, czyli wielokrotne niby-ładowanie, kiedy samolot dotyka kołami ziemi i powtórnie się podrywa. I znowu dopalacze – opowiada Grzegorz Małecki.

Koparka kopie koszmar

– Gdy w 1995 roku budowaliśmy dom na działce teściów, w planach było lotnisko cywilne, cargo, centrum logistyczne. Myśleliśmy: postęp, rozwój infrastruktury – wspomina Henryka Palacz, informatyk.

Plany miasta szybko się zmieniły. Kilka lat później ówczesny dowódca sił powietrznych, a za nim minister obrony narodowej Jerzy Szmajdziński zdecydowali o reaktywacji wojskowego

lotniska w Krzesinach. W czasie wojny Niemcy testowali tu myśliwcę Focke-Wulf. Z kolei w latach 80. XX wieku w Krzesinach stacjonowały migi-21. Zamknięte po 1989 roku lotnisko zarosło chwastami, zdziczało, a osiedle Marlewo przeciwnie – rozbudowało się, uporządkowało. Nikomu przez myśl nie przechodziło, że wróćą czasy wielkiego hałasu.

Taki był też wniosek pierwszego raportu wykonanego w 2001 roku na zlecenie MON przez przedsiębiorstwo Czyste Powietrze: hałaśliwe lotnisko nie może powstać tak blisko zabudowań. Rok później spółka Hydrogeotechnika przygotowała raport uzupełniający – lotnisko może być, ale okolicę należy podzielić na strefy ograniczonego użytkowania. Na podstawie tego raportu Wydział Środowiska i Rolnictwa



FOT. Mariusz Forecki/TamTam

hałasem

F-16 na lotnisku, które najpierw zdziczało, potem się zmodernizowało

Wielkopolskiego Urzędu Wojewódzkiego wydał pozwolenie na budowę.

– Przyjechały buldożery, koparki. Pod lasem jak grzyby po deszczu, a właściwie jak czarne betonowe kretowiska, wyrastały ogromne hangary – przypomina sobie Małecki. – I to był początek naszego koszmaru.

Dlaczego bazę zbudowano tu, 8 kilometrów od Starego Rynku w Poznaniu, 150 metrów od osiedla? To wojskowa tajemnica. – Przy wyborze przeważały względy operacyjne – tłumaczy pułkownik Jacek Adamek z Wojskowego Zarządu Infrastruktury w Poznaniu. I dodaje, że lotniska nie zbudowano, a jedynie zmodernizowano i unowocześniono.

Pierwsze plany dla bazy F-16 ponoć wskazywały na miejscowość Powidz położoną w lesie 80 kilometrów od stolicy Wielkopolski. Argument armii za Krzesinami to lepsza infrastruktura techniczna i inne plany wobec terenu w Powidzu.

Według mieszkańców osiedla doskonała lokalizacja w sąsiedztwie metropolii to gratka dla pi-

lotów F-16, śmietanki polskiego lotnictwa. Kto chciałby mieszkać w leśnym garnizonie? Zwłaszcza jeśli w Strzeszynie Greckim, po drugiej stronie miasta, z daleka od hałasu lotniska wybudowano dla pilotów i ich rodzin nowoczesny apartamentowiec.

Zakazana strefa

– Morela idzie w górę – Tadeusz Bączkowski pokazuje drzewo. W sadzie przy domu ma też jabłonie i orzechy. – Musiałem je podciąć, bo, nie daj Boże, jakiś samolot by zawadził – opowiada. Codziennie boi się, że F-16 wpadnie na jego podwórko. Kiedyś, zbierając liście, z nerwów nie wytrzymał i cisnął grabiami w przeleatujący nad nim samolot. Daje głowę, że gdyby tamten leciał wolniej, rzucone grabie by go trafiły. Sprawy w sądzie o odszkodowanie nie założył, bo nie ma pieniędzy na jej rozpoczęcie. Zresztą – jak mówi – całą ziemię przepisał na syna, więc niech on walczy o odszkodowanie. Martwi go tylko, że syn z darowizny mało skorzysta. – Nie może tu nic zbudować – żali się Bączkowski.

– Zawsze kiedy słyszę samoloty, uciekam do domu. Zatykam uszy i biegnę – opowiada Henryka Palacz. Złożyła pozew. Za sobą ma już dwie sprawy i wycenę dwóch rzeczoznawców. – 200 tysięcy złotych. Co to jest za świeżo wyremontowany trzypiętrowy dom z ogrodem, który kiedyś wart był milion? – pyta rozżalona. Na starość chciała rozbudować parter, by swobodnie się poruszać, kiedy ciężko jej będzie wchodzić po schodach. Ale nie rozbuduje. Mieszkańcy Marlewa są przez samoloty dosłownie uziemieni – nie mogą nic postawić na własnej posesji, a dzieci wywożone są do szkół i przedszkoli poza osiedlem. Dlaczego?

W 2004 roku ówczesny wojewoda wielkopolski zgodnie z zaletenieniem wojskowego raportu podzielił okolicę na pięć stref ograniczonego użytkowania. Marlewo leżało w tej najbardziej zagrożonej. Zakazano więc budowy lub przebudowy domów, garaży i wszystkich innych obiektów znajdujących się w strefie, a także otwierania przedszkoli, szkół oraz domów starców. Nakazano za to wyciszenie elewacji i wymianę okien, a mieszkańcy do 2005 roku mogli składać pozwy sądowe z tytułu spadku wartości nieruchomości i odszkodowań za wydatki na wyciszenie budynków.

Mieszkańcy założyli w sumie blisko półtora tysiąca spraw. W 2008 roku podział stref uległ zmianie. Od tego czasu istnieje trzy. Marlewo to strefa pierwsza, wciąż najbardziej niebezpieczna. Zmiana spowolniła pracę sądów – postępowania ruszyły ponownie dwa lata temu.

A mieszkańcom Marlewa odszkodowanie należy się jak psu kość – twierdzi mecenas Radosław Howaniec. Pracuje w kancelarii Majchrzak, Szafrńska i Partnerzy, która prowadzi większość spraw. – Mamy 110 postępowań w toku i kilkadziesiąt wygranych. Niestety, mieszkańcy nie mogą w sądzie walczyć wspólnie – tu-

maczy. – Ustawa o pozwach zbiorowych weszła w życie dopiero w tym roku, ale nawet gdyby istniała wcześniej, to zakłada, że pozew kieruje się wobec czynów bezprawnych, natomiast to lotnisko powstało w granicach prawa – wyjaśnia mecenas.

Liczę śruby w kołach

W 2003 roku Grzegorz Małecki założył stowarzyszenie Ekologiczne Marlewo. Po nieudanych próbach cofnięcia zgody na rozbudowę lotniska organizacja skupiła się na pomaganiu mieszkańcom w walce o odszkodowania. – Wybraliśmy trzy naszym zdaniem najrzetelniejsze kancelarie prawne, a mieszkańcy sami decydowali, która zajmie się ich sprawą – mówi Małecki.

Mieszkańcy walczą o odszkodowania w wysokości od kilkudziesięciu do 200–300 tysięcy złotych. – Choć czasem powinny sięgać miliona – podkreśla mecenas Radosław Howaniec. – Do każdej wygranej należy doliczyć odsetki za zbyt wolne postępowanie w sprawie, często wyższe niż wygrana kwota.

Wyплаты bowiem są opóźniane przez odwołania Wojskowego Zarządu Infrastruktury w Poznaniu. Zdaniem armii warunki życia mieszkańców Marlewa niczym się nie różnią od tych z lat 80., kiedy nad dachami latały migi-21. – Lotnisko Krzesiny istniało, zanim osiedlili się tam ludzie. Mieli pełną świadomość tego, czym pachnie takie sąsiedztwo – tłumaczy „Przekrojowi” pułkownik Adamek.

– Tyle że po wojnie i w PRL z wojskiem nikt nie mógł walczyć. I nie robiono pomiaru dźwięku – odparowuje mecenas Howaniec. – Sprawy rozstrzygane są w różnych instancjach. Wiele kończy się w Sądzie Najwyższym, kilka trafiło do trybunału w Strasburgu – relacjonuje.

Nie wszystkich jednak stać na pięcioprocentowe wadium potrzebne do rozpoczęcia postępowania sądowego – blisko →



Tadeusz Bączkowski ze złości cisnął kiedyś grabiami w przelatujący samolot. Maszyna na szczęście jest szybsza od narzędzi ogrodniczych



Henryka Palacz w tym roku kandydowała do rady Poznania, by z ratusza lobbować między innymi za zmniejszeniem liczby lotów

➔ 15 tysięcy złotych to bariera, której emeryci i renciści nie przeskoczą. Ci żyją w hałasie, bez szans na wyrównanie szkody.

- Kiedy samolot przelatuje zaledwie 20 metrów nad domem, mogę policzyć śruby w kołach, widzę twarze pilotów. Prędzej czy później któryś wylądjuje nam na dachu - denerwuje się Małecki, który mieszka kilometr od pasa startowego. Jego sprawa od pięciu lat tkwi w sądzie na poziomie wyceny sądowego rzeczoznawcy.

Nie myślimy o sprzedaży

Henryka Palacz najbardziej boi się infradźwięków. Poznała kiedyś ich definicję - mają dużą amplitudę i niską częstotliwość, co wywołuje drgania wszystkich ciał stałych. Infradźwięków - przekonuje - nie powstrzyma żadna izolacja. Raz nie zdążyła uciec do domu, ale zatkała uszy. - Czułam, jak wszystko we mnie się trzęsie. Nie mogłam złapać tchu, ciało zwariowało - opowiada.

- Tkanki miękkie w ciele długo tego nie wytrzymają - wróży Grzegorz Małecki. - Strach pomyśleć, co z nas zostanie po tych F-16.

- Uniknąłem powolnego zabiwania siebie i rodziny - uważa Andrzej Stęsik. Kiedy tylko F-16 zaczęły latać, sprzedał działkę (trzy lata temu dostał za nią dość rozsądną kwotę) i uciekł 40 kilometrów od Poznania, na drugą stronę miasta. Ale i tak słyszy F-16.

- Tego dźwięku nie da się zapomnieć ani pomylić z niczym innym. Od razu poznaje, kiedy

leci F-16, a kiedy inny samolot - przekonuje Edyta Tyrakowska. Z Marlewa wyprowadziła się w kwietniu zeszłego roku. - Mieśliśmy z mężem dość. Na dodatek mamy małe dzieci. Nie chcieliśmy ich wychowywać w huku i stresie.

Podkreśla, że mieli szczęście, bo stać ich na kredyt i wyprawzkę. Domu w Marlewie nie sprzedali - za tani. - Ten, kto wybrał Poznań dla F-16, rzucił nas na pożarcie armii, a cywile nie są w stanie nas obronić - denerwuje się Edyta Tyrakowska. W listopadzie odbędzie się ich pierwsza rozprawa sądowa. Tyrakowscy walczą o 200-tysięczne odszkodowanie. - Nawet nie myślimy o sprzedaży ziemi. Comożna dziś kupić za 200 tysięcy? I kto chciałby kupić dom, którego w żaden sposób nie można przebudować? - pyta kobieta.

Gdy zaczęły latać pierwsze F-16, starsze dziecko Tyrakowskich miało pięć lat. Łatwo było mu wytłumaczyć, co to samolot, dlaczego huczy, i nauczyć je, żeby zawsze kiedy leci, zatykało uszy. Drugie dziecko Edyta urodziła w 2007 roku. - Karmiłam piersią na górze w sypialni. Nagle przeleciał samolot. Nad domem włączył dopalacze, aż szyby w oknach zadrzęły. Mała zaczęła panicznie płakać, ze strachu aż się trzęsła. Od tamtej pory nie chciała jeść. Przy każdym karmieniu piersią był płacz i panika. Aż serce się krajało - wspomina z żalem Edyta. Jeszcze rok po wyprowadzce córka na każdy hałas reagowała spazmatycznym płaczem.

- Dziecku nie wytłumaczysz. Jest jak zwierzątko - porównuje Tadeusz Bączkowski. - Mam 30 królików. Kiedy tylko usłyszą samolot, zbijają się w kupę i piszczą, jakby je kto ze skóry odzierał. Psy podwórzowe albo się chowają, albo głośno wyją. Nawet wróble i szpaki gdzieś znikają.

Nikt dotąd nie zbadał, jak na zdrowie ludzi i zwierząt wpływa sąsiedztwo lotniska. - Nalegaliśmy na przesiewowe badania w szkołach, na sprawdzenie wpływu samolotów na zanieczyszczenie środowiska. Prosiłiśmy miasto o instrukcje bezpieczeństwa, jak się zachować w razie katastrofy lotniczej. Skoro już musimy tu mieszkać, to chcemy wiedzieć, co nam grozi, ale nikt nas nie słucha - skarży się Małecki.

- Przeprowadzanie badań, o które postulują mieszkańcy Marlewa, nie leży w ustawowych kompetencjach miasta - opowiada Maciej Milewicz z biura prasowego urzędu miasta.

- Celem stowarzyszenia Ekologiczne Marlewo jest likwidacja lotniska, dlatego karmię opinię publiczną sensacyjnymi kaskadami - uważa pułkownik Adamek. - Nie prowadzimy polskich badań, ale korzystamy ze światowych. Prowadzimy inwestycję zmniejszenia oddziaływania lotniska na środowisko. Mamy oczyszczalnię ścieków, montujemy ekrany dźwiękoszczelne. Dzięki temu jest to jedna z nowocześniejszych baz w Europie - zapewnia wojskowy.

Mieszkańcy nie są przekonani i widzą dwa rozwiązania:

albo wykup terenu przez wojsko i przesiedlenie mieszkańców na korzystnych warunkach, albo zamiana lotniska cywilnego na Ławicy z tym w Krzesinach.

- Nikt w sądzie o wykup nie występował. Zresztą tym rozwiązaniem jest zainteresowana garstka mieszkańców - mówi pułkownik Adamek, który zapowiada, że wojsko i tak tego nie proponuje. A lotniska na Ławicę nie przeniosą, bo nie nadaje się ono na bazę wojskową. - Zresztą tam też działa stowarzyszenie walczące z lotniskiem cywilnym - dodaje.

Będzie jeszcze głośniej

Na razie armia musi płacić, bo coraz więcej wyroków przesłało już przez wszystkie instancje. Z konta Wojskowego Zarządu Infrastruktury w Poznaniu wyszedł dwa tygodnie temu pierwszy milion złotych. Będzie podzielony między zwycięzców pierwszych na dobre zakończonych spraw (ile to spraw i jakiej wysokości są poszczególne kwoty - to tajemnica). Mieszkańcy zapowiadają, że dużą część wypłat przeznaczą na dalsze zabezpieczanie budynków przed hałasem. Zwłaszcza że za dwa lata lotnisko w Krzesinach osiągnie w pełni status bojowego - dziś jest wciąż ćwiczebnym. To oznacza jeszcze częstsze loty 32 samolotów, również w nocy, co teraz się nie zdarza. - Osiedle i tak zginie, a z czasem wojsko pewnie przejmie teren - wróży Grzegorz Małecki. - Bo starsi umrą, a młodzi tu nie zostaną.