

Najdłuższy tunel na świecie wynikiem referendum

21 października 2010

15 października 2010 r. w Szwajcarii wydrążono najdłuższy tunel na świecie. Pisano o rekordzie i o kosztach. Natomiast żadne z mediów głównego nurtu [1][2], nie wspomniało, kto podjął ostateczną decyzję budowy i kto zgodził się finansować ten ambitny projekt.

„Ten tunel powstał dzięki woli obywateli. Jest on dowodem na to, że wola narodu potrafi przenosić góry” [3] – Te słowa wypowiedział przed trzema laty podczas otwarcia prawie 35 kilometrowego tunelu Lötschberg [4] szwajcarski minister transportu Moritz Leuenberger. Można się pokusić o stwierdzenie, że to właśnie w nich zawarta jest prawda, o której milczą polskie media. To nie politycy, lecz właśnie obywatele Szwajcarii zdecydowali w referendum o rozbudowie sieci kolejowej i budowie m.in. tego najdłuższego tunelu na świecie -tunelu pod alpejskim masywem Św. Gottharda.

Dlaczego ten szczegół jest taki istotny? Otóż dlatego, że w demokracji parlamentarnej wydaje się wręcz niemożliwe sfinalizowanie pokojowego projektu, który miałby trwać ponad 25 lat (od 1992 do 2017r.) i kosztować 8 mld CHF (taki koszt początkowo planowano, ale o tym nieco później). Trudno sobie wyobrazić polityka, który próbuje przeforsować projekt trwający kilkadziesiąt lat, czyli wykraczający daleko poza horyzont dwóch kadencji. Załóżmy jednak, że jakimś cudem w niezmiennie szczególnych okolicznościach ów projekt przeszedł został zatwierdzony i budowę rozpoczęto. Jakie jest prawdopodobieństwo, że kolejne rządy będą kontynuowały projekt i nie pokuszą się na przerobienie inwestycji w kiełbasę wyborczą?

DEMOKRACJA BEZPOŚREDNIA W SZWAJCARII – REFERENDUM JEST CO

KWARTAŁ

Może się wydać nieprawdopodobne przeciętnemu Kowalskiemu, którego polski rząd prawie nigdy nie pyta o zdanie, a już na pewno nie wtedy, gdy Kowalski może mieć zdanie odmienne od zdania rządu, że w Szwajcarii sytuacja ma się nieco inaczej. Tam co kwartał odbywają się referenda i co kwartał obywatele decydują o mniej lub bardziej istotnych sprawach lokalnych i ogólnokrajowych. Tak też było w przypadku wspomnianego tunelu Gottharda.

DYSKUSJA

Już na początku lat 40-tych poprzedniego wieku rozpoczęły się dyskusje na temat konieczności budowy nowych tuneli przez Alpy [5]. Po wielu burzliwych debatach, badaniach i obliczeniach w końcu przedstawiono propozycję, która zadowalała większość ze stron. Poszukiwanie konsensusu jest naturalną cechą demokracji bezpośredniej. Jak zaznacza znany szwajcarski politolog Hans Peter Kriesi, radykalne propozycje zostają wygładzone i w ostateczności zostają wybrane propozycje, które są ogólnie akceptowalne [6]. Tak też się stało w przypadku wspomnianego tunelu. We wrześniu 1992 r. na drodze referendum 63,6% głosujących zdecydowało się przyjąć projekt [6]. Warto wspomnieć, że aby go sfinansować zgodzono się na podwyżkę podatków! [7]

Mowa tu nie tylko 57-kilometrowym tunelu Gottharda, lecz o całym projekcie NEAT, którego ów tunel jest jedynie częścią. NEAT, czyli po niemiecku „Neue Eisenbahn-Alpentransversale” oznacza „nową linię kolejową w poprzek Alp”. W skrócie cały projekt sprowadza się do jednego hasła „TIRY NA TORY” [8] i polega na transportowaniu samochodów koleją. Rozwiązanie to pozwoli obniżyć koszty utrzymania dróg niszczonych przez ciężarówki, zmniejszyć natężenie ruchu, a tym samym zmniejszyć korki, hałas i emisje spalin, a także skróci czas transportu towarów i czas podróży pasażerów (również pociągi osobowe będą mknąć tunelem). Projekt bardzo ambitny i bardzo kosztowny.

ZA I PRZECIW

Skoro mowa o kosztach, nie można nie wspomnieć, że projekt początkowo szacowano na 8 mld CHF. Najnowsze szacunki oscylują natomiast w granicach 24 mld CHF [9] czyli efektywne koszty będą 3 razy wyższe niż początkowo zakładano. Czy ludność uwierzyła w te bardzo optymistyczne założenia? Trudno powiedzieć. Można natomiast stwierdzić, że była świadoma tego, że koszty mogą być wyższe aniżeli zakładał rząd. Co wkrótce okazało się prawdą. Inżynierowie napotkali na problemy techniczne, co podniosło koszty budowy. Odbyły się kolejne referenda, w których społeczeństwo szwajcarskie zdecydowało się na kolejne podwyżki podatków celem sfinansowania ambitnego planu.

24 mld CHF to ogromna suma i odpowiada mniej więcej 70 mld PLN, lub jeśli ktoś woli ok. 18 mld euro. Podobno 1 mln euro w pięćsetkach to stos o wysokości 18 cm. Jeśli to prawda, to 18 mld euro to stos o wysokości 3,24 km, czyli o ponad 700 metrów wyższy aniżeli Rysy, najwyższy szczyt w Polsce. Mimo tych gigantycznych kosztów projekt chyli się ku końcowi i wszystko wskazuje na to, że zostanie w terminie ukończony.

Towary transportowane w tej chwili po asfalcie na osi północ-południe (Rotterdam-Genua), będą mogły zostać przewiezione po szynach z pożytkiem dla środowiska i ulgą dla mieszkańców. Niestety, nie wiadomo, czy demokracje pośrednie zdążą rozbudować swoją infrastrukturę, aby przyjąć dwa razy tyle pociągów co w tej chwili. Włosi nie mają jeszcze nawet planów finansowania projektów i otwarcie mówi się o tym, że Szwajcarzy będą musieli „pomóc”.

DŁUGOTERMINOWE DECYZJE

Na początku artykułu został zaproponowany eksperyment myślowy. Należało sobie wyobrazić kolejno zmieniających się polityków, którzy są w stanie sfinalizować kilkudziesięcioletni pokojowy projekt. Czy projekty podobne do tego w Szwajcarii są możliwe

w świecie kilkuletnich kadencji przesłaniających horyzont?

Na pewno są możliwe w świecie gdzie obywatele sami decydują co powinno się dziać z ich podatkami. Ciekawostką jest również, że takim świecie (w porównaniu do świata demokracji pośredniej, czyli tej z pośrednikami i bez referendum) kasa publiczna ma się o wiele lepiej [10]. Deficyt budżetowy i wydatki publiczne są o wiele niższe. Można powiedzieć, że pieniądze publiczne są wydawane „z głową”. Mniej pieniędzy marnotrawi się na projekty nikomu nie przynoszące korzyści, a więcej inwestuje w projekty dla dobra wspólnego. Dla przykładu im więcej demokracji bezpośredniej, tym wyższe wydatki na edukację [12].

POLSKI AKCENT

Polska konstytucja teoretycznie również pozwala na korzystanie z dobrodziejstw demokracji bezpośredniej. Niestety, są to zapisy czysto teoretyczne, gdyż praktycznie obywatele nie mają możliwości przeciwstawić się decyzjom rządu. Wiele przepisów skutecznie wiąże ręce obywatelom, w związku z czym większość referendum w ogóle nie udaje się rozpiścić, a te które się odbywają, zostają w miążdzącej większości uznawane za nieważne lub niewiążące.

Widać jednak światełko w tunelu. Coraz więcej ludzi zaczyna dostrzegać potrzebę zmiany sytuacji i głośno mówi o zaletach demokracji bezpośredniej. Zawiażują się grupy ludzi, inicjatywy i powstają organizacje pozarządowe, których celem jest doprowadzenie do podobnej sytuacji, jaka istnieje w Szwajcarii czy Liechtensteinie. Czyli takiej, gdzie obywatele mają realny wpływ na decyzje lokalne i ogólnokrajowe. Jedną z takich organizacji, którą warto wymienić jest Stowarzyszenie Więcej Demokracji z siedzibą we Wrocławiu: www.demokracjabezposrednia.pl

Autor: Jordan Cibura

Źródło: [Demokracja Bezpośrednia](http://www.demokracjabezposrednia.pl)

Na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa-Użycie
niekomercyjne 2.5 Polska
Nadesłano do „Wolnych Mediów”

PRZYPISY

[1] Jedynym serwisem, który wspomina w jaki sposób podjęto decyzję o rozpoczęciu tego ogromnego projektu są wiadomości24. Red. Barbarze Romer-Kululskiej należą się słowa uznania za rzeczowy artykuł.

http://www.wiadomosci24.pl/arttykul/szwajcaria_dzis_powstal_najdluzszy_kolejowy_tunel_swiate_164205.html

[2] Wiadomości na temat tunelu ukazały się w polskich mediach, ale żadne z tych źródeł nie wspomina słowem o szwajcarskim referendum.

<http://www.tvp.info/informacje/swiat/szwajcaria-wydrazono-najdluzszy-tunel-swiate/3012294>

<http://www.tvn24.pl/12691,1677927,0,1,najdluzszy-tunel-swiate-otwarty,wiadomosc.html>

http://wiadomosci.gazeta.pl/Wiadomosci/1,80277,8517573,Wywiercili_najdluzszy_tunel_swiate__Pracowali_az_14.html

http://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/arttykuly/458873,szwajcarzy_koncza_budowe_najdluzszego_tunelu_kolejowego_na_swiecie.html

<http://www.rp.pl/arttykul/69986,549856.html>

<http://wiadomosci.dziennik.pl/swiat/arttykuly/214545,w-szwajcarii-otwarto-najdluzszy-ladowy-tunel.html>

<http://www.fakt.pl/Powstal-najdluzszy-tunel-swiate,arttykuly,85266,1.html>

<http://www.rmfm24.pl/fakty/swiat/news-najdluzszy-tunel-swiate-gotowy-po-prawie-15-latach,nId,302625>

<http://www.polskieradio.pl/5/3/Arttykul/268426,Wywiercili-najdluzszy-tunel-na-swiecie>

<http://wiadomosci.onet.pl/swiat/wybudowano-najdluzszy-tunel-na-swiecie,1,3734978,wiadomosc.html>

<http://news.money.pl/arttykul/szwajcarzy;przebili;najdluzszy;tunel;na;swiecie,230,0,693478.html>

[3] Schweizerische Eidgenossenschaft/UVEK (2007): Lötschbergbasistunnel – für die Schweiz und für Europa.
<http://www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/00653/01336/index.html?lang=de>

[4] Schweizerische Eidgenossenschaft/UVEK (2009): Faktenblätter zur Verkehrspolitik des Bundes.
<http://www.uvek.admin.ch/themen/verkehr/01229/index.html?download=M3wBPgDB/8ull6Du36WenojQ1NTTjaXZnqWfVpzLhmfhnapmmc7Zi6rZnqCkkIN2fn+EbKbXrZ6lhuDZz8mMps2gpKfo.pdf>

[5] Bundesamt für Verkehr BAV (2006): Neue Eisenbahn Alpentransversale.
<http://www.bav.admin.ch/alptransit/01386/index.html?lang=de&download=M3wBPgDB/8ull6Du36WenojQ1NTTjaXZnqWfVpzLhmfhnapmmc7Zi6rZnqCkkIN1gn5+bKbXrZ6lhuDZz8mMps2gpKfo&pdf>

[6] Pascal Lechler, ARD (05.09.2010): Volksentscheid über Gotthard-Basistunnel, Die Schweiz ist nicht Stuttgart.
<http://www.tagesschau.de/ausland/gottharddemokratie100.html>
(15.10.2010)

[7] Schweizerische Eidgenossenschaft, Schweizerische Bundeskanzlei (2010): Volksabstimmung vom 27. September 1992, Kantonsresultate.
<http://www.admin.ch/ch/d/pore/va/19920927/det382.html>
(15.10.2010)

[8] W Polsce też istnieje podobna godna polecenia inicjatywa.
<http://www.tirynatory.pl>

[9] LITRA. Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (1998): Erste Ideen stammen aus den sechziger Jahren, Der Bau von Basistunnel in geschichtlicher Hinsicht.
http://www.litra.ch/Erste_Ideen_stammen_aus_den_sechziger_Jahren.html
(15.10.2010)

[10] Małą listę efektów związanych ze stosowaniem demokracji bezpośrednio można znaleźć na stronach Wikipedii:

http://pl.wikipedia.org/wiki/Demokracja_bezpořrednia#Efekty_stosowania_demokracji_bezpo.C5.9Bredniej

[11] Bruno S. Frey (2010): Glück. Die Sicht der Ökonomie, Zürich/Chur: Rügger Verlag.

INNE ŹRÓDŁA

1. Schweizerische Eidgenossenschaft (o.J): Was ist die NEAT. Gründe für eine NEAT.

<http://www.bav.admin.ch/alptransit/01271/index.html?lang=de>

2. Schweizerische Eidgenossenschaft (1992): Erläuterungen des Bundesrates. Abstimmungsbüchlein

<http://www.bk.admin.ch/themen/pore/va/19920927/index.html>

3. Radio DRS (2010): Input. Wo der Gotthard getrotzt hat.

<http://www.drs.ch/www/de/drs/sendungen/input/2672.sh10154190.html>