

Rozwój do tyłu

7 sierpnia 2007

Bezdomni, chorzy, zziębnięci, niedożywieni, zależni od obcych, ale zmotoryzowani.

Wczoraj massmedia zapowiedziały kolejne podwyżki cen prądu. „Polacy powinni zacząć oszczędzać energię, bo niedługo może być droższa nawet o 10%” – stwierdziła „Rzeczpospolita”. Jakże te pouczenia wobec – jak z tego wynika – rozrzutnych Polaków są inne w tonie i treści od głosów oburzenia, które rozlegają się, gdy ktoś przebąknie o powrocie do normalnej stawki akcyzy na benzynę lub gdy minister Religa dopomina się, żeby zmotoryzowani choć w drobnej części pokrywali koszty wypadków. Wtedy od naszych dziennikarzy-wolnorynkowców, którzy kiedy indziej chcą, by np. w wypadku niezawinionej choroby każdy płacił za siebie, słyszymy pełne oburzenia głosy o „podatku Religi”.

A mnie przypomniiał się w związku z tym tekst sprzed ponad 10 lat, autorstwa bynajmniej nie kogoś, komu można przylepić łatkę tak zwanego ekologa (to określenie pełni dzisiaj taką mniej więcej rolę, jak w czasach stalinowskich termin „reakcjonista”). Co pisał znany i jak najbardziej „poważny” obserwator procesów zachodzących w naszym kraju, Klaus Bachmann, 24 października 1996 w „Rzeczpospolitej”? W tekście „Czy Polska jest naprawdę proeuropejska?, Czy autostrady tworzą miejsca pracy?” pisał on tak:

„Istnieją problemy związane z integracją Polski z UE, których rozwiązania żadna komisja europejska i żaden polityk zachodnioeuropejski nie będzie się domagał, ponieważ ich rozwiązanie leży wyłącznie w interesie Polski. /.../ Nie w jej interesie jest przed tym ostrzec. To samo dotyczy głęboko zakorzenionej wiary w twórczą moc indywidualnej komunikacji samochodowej, która zatyka zachodnioeuropejskie arterie komunikacyjne. Powodując ogromne korki i blokady na

autostradach. Rokrocznie w Niemczech ginie na drogach populacja średniej wielkości miasteczka, ale ponieważ nawet koszty leczenia, rehabilitacji i pogrzebów powiększają produkt krajowy brutto, a przemysł samochodowy tworzy kilkaset tysięcy miejsc pracy, to wlicza się w ogólne koszty postępu. Fakt, że Polacy bardzo chętnie uczestniczą w tym powszechnym szaleństwie, sprawia, iż zachodnioeuropejski przemysł motoryzacyjny może produkować jeszcze więcej samochodów, które jednak nie będą blokować zachodnioeuropejskich arterii, lecz polskie drogi. Z perspektywy takich krajów jak Austria i Szwajcaria jest jednak zupełnie niezrozumiałe, że Polska, a z nią Węgry, Słowacja i Czechy, wręcz zabiega o zwiększenie tranzytu samochodowego i buduje w tym celu nawet autostrady, podczas gdy tranzyt tam jest zmorą, koszmarem i jest zwalczany wszelkimi sposobami. Kilkakrotnie doprowadziło to do poważnych konfliktów między Austrią a Wspólnotą Europejską. Rozmiar tranzytu w pertraktacjach o przystąpieniu Austrii do UE stanowił jeden z poważniejszych punktów spornych. Wiara w to, że autostrady i tranzyt tworzą w jakimś znaczącym stopniu – wykraczającym poza sam czas budowy – nowe miejsca pracy, jest tam bardzo ograniczona. Autostrady stanowią pewną część infrastruktury ważnej dla decyzji o lokowaniu inwestycji na danym terenie, tranzyt natomiast zanieczyszcza środowisko, powoduje hałas, niszczy tę infrastrukturę i pociąga za sobą wiele zbędnych wydatków. Nie ma żadnego racjonalnego powodu, dla którego jakaś ciężarówka ma jechać z Paryża do Moskwy po polskich autostradach, narażając kierowcę i niezliczonych uczestników ruchu na tej trasie na wypadki, ryzykując napady bandyckie, stanie w korkach na granicy, zatruwając środowisko, bezużytecznie spalając cenną energię i niszcząc nawierzchnię dróg. Ten sam towar w sposób znacznie bardziej oszczędny i bezpieczny może być transportowany koleją. Szwajcaria woli przeładowywać takie transporty na pociągi i unikać zbędnego tranzytu samochodowego. Polska woli budować autostrady i zabiegać o większy tranzyt. Społeczeństwom krajów zachodnioeuropejskich jest bardzo trudno uwolnić się od wszechobecnego mitu samochodu. Mit ten obrósł tam tak

poważnymi grupami nacisku i interesami gospodarczymi, że żaden polityk nie może go nie brać pod uwagę. W Polsce takiego lobby jeszcze nie ma, jest tylko moda na szybką jazdę, ale Polska jest w trakcie budowania sobie takiego lobby, które będzie wymuszało dalej idące decyzje. Najłatwiejszy sposób integracji z UE polega na tym, żeby naśladować wszystko to, co się tam stało w ostatnich paru latach, włącznie z błędami. Nie ma obaw, że Unia będzie przeciw temu protestowała. /.../ istnieją obszary, na których żaden polityk zachodnioeuropejski nie będzie protestował przeciw błędnym decyzjom władz polskich tam, gdzie skutki tych decyzji po otwarciu rynku będą korzystne dla gospodarek krajów zachodnioeuropejskich. Zachodnia Europa wita z ulgą to, że Polska chce przyjąć taki sam energochłonny, nieekologiczny model cywilizacyjny, jaki tam panuje, ponieważ pozwala to na ekspansję szkodliwych technologii i eksport dóbr, których produkcja stałaby się inaczej bezsensowna. Dlatego m.in. nikt nie ma interesu w tym, aby obalić wszechobecny w Polsce mīt, że można tworzyć miejsca pracy przyciągając ruch tranzytowy do Polski, podczas gdy inne kraje starają się go maksymalnie ograniczyć. Brak szerokiej dyskusji o takich decyzjach powoduje, że opinia publiczna nie jest przygotowana na skutki przystąpienia do unii Europejskiej”.

Minęło bez mała 11 lat i rzeczywistość tysięcy polskich wiosek i miast rozjeżdżanych całą dobę tirami oraz korków na zbudowanych autostradach potwierdza to, co pisał Bachmann i co mówili polscy obrońcy przyrody. Dramatycznym potwierdzeniem błędów, jakie popełniono w dziedzinie polityki transportowej, jest sprawa Augustowa i doliny Rospudy. Ale lobby autostradowe, szczególnie w massmediach, urosło już do takich rozmiarów, że poza jednym tekstem w „Naszym Dzienniku” opinia publiczna w ogóle nie miała okazji dowiedzieć się, że nawet w planach UE to nie trasa drogowa Via Baltica, lecz kolejowa Rail Baltica od czasu konferencji na Krecie w 1994 i w Helsinkach w 1997 r. zapisana jest jako priorytet – tylko polski rząd i Polskie Koleje Państwowe nie robią nic, żeby jej

budowę chociaż rozpocząć.

Z kolei w roku 2007 planowano wydać 50 milionów na wdrażanie programu „Tiry na Tory”. Jak zwykle okazało się, że nic z tego i obecnie mówi się już tylko o kilkunastu milionach. Piszę „jak zwykle”, bo wg raportu NIK o polskiej polityce transportowej w latach 1990-2004 taka sama sytuacja miała miejsce w latach 1996-98, kiedy to pieniędzy przeznaczonych na ten cel nie wydawano (dokładnie: wydano w 44%), gdyż: „Ministerstwo nie było przygotowane do zagospodarowania kwot dotacji na tę formę transportu”.

Wydaje się jednak, że pomimo tego, iż rzeczywistość skrzeczy, to ekipa Jarosława Kaczyńskiego jest już tak mocno uzależniona od fałszywych mitów transportowych, szerzonych w społeczeństwie przez media, że polskiego premiera stać w odniesieniu do polityki transportowej tylko na słowa następujące: „Polska rozwija się obecnie szybko i to jest nasz potężny atut. Nie pozwólmy, by to było zatrzymane przez ludzi, którzy manipulują, którzy po cichu organizują, ludzi złej woli, wrogów Polski. /.../ jeśli przyjmiemy stanowisko, które jest proponowane przez ekologicznych radykałów, a także część mediów to Polski nie zmienimy. To będziemy się wlekli w ogonie Europy, a słabych nikt nie ceni. /.../ gdyby przyjąć tak pojmowany punkt widzenia, to nie dałoby się wybudować nic. Musimy dbać o to, by polski rozwój był tani, bo wtedy może być szybki”. Jak widać, premier kolejnej RP wraz ze swoimi ministrami nie tylko wykorzystuje swój dostęp do mediów, żeby szerzyć podłe insynuacje wobec własnych obywateli, ale co gorsza wydaje się nie rozumieć także najprostszych związków między różnymi dziedzinami gospodarki i polityki zagranicznej.

Astronomiczne ceny mieszkań, które sprawiają, że jego przedwyborcze zapowiedzi o budowie mieszkań dla zwykłych Polaków można włożyć między bajki, mają bowiem oczywisty związek z polityką transportową. Ta ostatnia sprawia, że drożeje nie tylko robocizna, ale przede wszystkim materiały budowlane, a wiele istniejących mieszkań przestaje się nadawać

do użytku z powodu ruchu samochodowego. To samo dotyczy uzależnienia polskiej gospodarki od dostaw ropy potrzebnej dla polskich samochodów, którą trzeba importować, podczas gdy najlepszy, szynowy transport zbiorowy jest oparty na elektryczności, którą produkować możemy sami.

Dla lobby autostradowego na same tylko drogi krajowe (kilkanaście procent ogólnej długości dróg) idzie w tym roku z budżetu państwa około 9 miliardów złotych bezzwrotnej dotacji. Nie ma ich w tym czasie na programy wspierające mieszkalnictwo, nie ma ich na podwyżki dla pielęgniarek czy nauczycieli. O tym, jak skuteczne jest lobby autostradowe, świadczą też umowy zawierane z koncesjonariuszami pobierającymi opłaty za korzystanie z autostrad. Ostatnio media doniosły z oburzeniem, że Stalexport ma w umowie koncesyjnej gwarancję na to, iż państwo nie dopuści do modernizacji dróg równoległych w promieniu 30 kilometrów. Tym wszystkim, którzy byli tym zaskoczeni, trzeba przypomnieć, że 10 lat temu ujawniono, iż należące do holdingu Jana Kulczyka konsorcjum Autostrada Wielkopolska otrzymało gwarancję braku takich działań modernizacyjnych, tyle tylko, że w promieniu, bagatela, 150 kilometrów. I co? I nic.

Jest w tym kontekście zastanawiające, że od lat pomija się modernizację dwóch, wydawałoby się, oczywistych ze względu na atrakcyjność dla pasażerów tras kolejowych: Katowice – Kraków i Kraków – Zakopane. Na tej pierwszej, łączącej pierwszą i trzecią co do wielkości aglomerację Polski, ekspresy rozwijają zawrotną prędkość 55 kilometrów na godzinę i 80-kilometrową trasę pokonują w półtorej godziny. Do oddalonej od Krakowa o 100 kilometrów stolicy polskich Tatr pociąg jedzie 3,5 godziny. Nawiasem mówiąc, w związku z poszerzaniem tzw. zakopianki szykuje się tam swego rodzaju Augustów a rebours, gdzie PiS-owska administracja oraz lobby autostradowe prą do budowy drogi szybkiego ruchu, tym razem nie po „kwiatkach i ptaszkach”, ale przez centra wiosek i osiedli leżących na trasie. Trudno o lepszy dowód cynizmu. Dlaczego kolej od lat

pomija te inwestycje w planach modernizacji i dlatego forsuje się w tym czasie zupełnie bezsensowne i zabójcze dla Zakopanego poszerzanie „zakopianki”, które i tak będzie się kończyć jednym wielkim korkiem pod Tatrami? To jest pytanie, na które w świetle opisanego wyżej strategicznego myślenia autostradowych koncesjonariuszy o „konkurencyjnych szlakach komunikacyjnych” odpowiedzi powinno szukać CBA, tak samo jak działaniami w sferze polityki transportowej powinien się zająć Trybunał Konstytucyjny.

Wypada też zapytać, dlaczego w Polsce i Słowacji są najwyższe w Europie opłaty za korzystanie z towarowej infrastruktury kolejowej i dlaczego są najniższe za korzystanie z drogowej. I czy nie warto się zastanowić, czy nie ma to związku z tym, że te same kraje dwa kraje nieodmiennie przodują w statystykach bezrobocia? Czy to też nie potwierdza przewidywań Klausa Bachmanna sprzed 11 lat i nie jest wystarczającym dowodem na fałszywość mitu o autostradach jako receptie na bezrobocie?

Tymczasem ostatnio posłowie PiS znowu powrócili do pomysłu obowiązkowego noszenia kasków przez rowerzystów. W międzyczasie obecny rząd nie zrobił nic dla skuteczniejszej walki z motocyklistami rozjeżdżającymi plaże i górskie szlaki, a polski kodeks drogowy, wbrew prawu międzynarodowemu, po barbarzyńsku dyskryminuje pieszych. Prokuratura ministra Ziobry nawet nie skierowała aktu oskarżenia przeciw bandziorowi, który rozjechał na górskim szlaku 76-letniego turystę i usiłował zbiec z miejsca przestępstwa. Ostatnio „Nasz Dziennik” z triumfem ogłosił, że za 7 milionów złotych powstaje w Polsce pierwsza fabryka quadów. Ten barbarzyński proceder, bo trudno tu mówić o sporcie, został przez redakcję określony jako „ekskluzywny i elitarny”. Może w ogóle kazać pieszym turystom i plażowiczom nosić kaski w trosce o ich bezpieczeństwo, bo chroniące przed hałasem gałki do uszu mogą nosić dobrowolnie. Na pewno posłowie PiS, zgłaszający takie z pozoru absurdałne poprawki, mogą liczyć na przychylność mediów zależnych od producentów kolejnych obowiązkowych gadżetów.

Sami rowerami do pracy raczej nie jeżdżą, więc hołota, która im przeszkadza na drodze, niech się zaopatrzy w kaski, żeby kochającym swoje „maszyny z duszą”, solidarnym jaśniepanom nie zawadzała.

No i kolejny mit, który ma ponoć sprawić, że co „technika popsuła to technika naprawi”, czyli biopaliwa. Już dzisiaj ceny żywności na całym świecie rosną znacznie powyżej średniej, a normalna żywność bez chemii drożeje jeszcze szybciej, rośnie też ilość głodnych co jakby ma pewien związek. Tak samo bowiem, jak w przypadku cen mieszkań i materiałów budowlanych, nietrudno znaleźć zależność między szybko rosnącymi cenami jedzenia i coraz większą ilością gruntów rolnych przeznaczanych pod uprawę genetycznie zmutowanych monokultur, potrzebnych do produkcji biopaliw. Zresztą dla przeciętnego Kowalskiego, który żyje dzisiaj w mieście, podstawowym rodzajem polucji związanej z ruchem samochodowym jest hałas, a dla przestrzeni miejskiej zagrożeniem są nowe drogi i parkingi w centrach, które sprawiają, że ci, których na to stać, uciekają na przedmieścia, a centra lub ich najbliższe okolice ulegają slumsyfikacji. Produkcja biopaliw niczego tu nie zmieni na lepsze, a nowe rodzaje zanieczyszczeń, jakie powstają przy ich spalaniu, mogą się okazać jeszcze bardziej sprzyjające powstawaniu astmy i raka. Biopaliwa jawią się w takiej perspektywie jako kolejna sztuczka mająca nas przekonać, że można coś zmienić niczego nie zmieniając, a techniczne udoskonalenia zastąpią zmiany ludzkich zachowań i odejście od zabobonów stojących za „szybkim i tanim rozwojem”. Bo takie zmiany są trudne i mogłyby kogoś zdenerwować.

Można też zaobserwować wyraźną zbieżność między rozmiarami chorób wywołanych ruchem samochodowym w slumsach, niedożywieniem i otyłością, między masową nędzą, substandardowymi warunkami pracy i polityką transportową. Wszystkie te patologie występują w o wiele większym stopniu w USA niż w starej Europie, gdzie transportu zbiorowego nigdy w

takim jak za oceanem stopniu nie zniszczono, a obecnie powrót do niego jest widoczny, a nawet zaczyna być triumfalny. Choć ostatnio także burmistrz Nowego Jorku zapowiada demotoryzację tego miasta. Ten PiS-owski kult motoryzacji i strach przed jakimikolwiek działaniami, które mogłyby zdenerwować jego wyznawców wydaje się więc mieć swoje głębsze cywilizacyjne podstawy w tendencji do przeszczepienia na polski grunt wzorców cywilizacyjnych rodem z amerykańskiej prowincji, zaludnionej w większości przez prymitywnych protestanckich fanatyków, oczywiście zmotoryzowanych.

Być może dlatego Polska pod kierunkiem obecnej ekipy rządzącej, na złość samej sobie i złym „ekologom”, brnie w ślepą uliczkę z uporem, który przypomina zachowanie już nie głupca, lecz maniaka. Kiedy czytam o przygotowaniach do Euro 2012, to mam wrażenie, że to już podniesione do poziomu szaleństwa motokompleksy, które znajdują swój finał w wizji armii kilkudziesięciu tysięcy kibiców poruszających się samochodami między stadionami po autostradach, wjeżdżającymi nimi pod same stadiony i tam parkującymi. Z pewnością totalny korek, jakim się to musi skończyć, spowoduje domaganie się budowy jeszcze większej ilości jeszcze szerszych autostrad. W ten sposób, wedle słów jednego z gangsterów w „Ojcu Chrzestnym”, spełni się to „od czego każdemu robi się cieplej na sercu, czyli interes napędzający inny interes”. Tak samo działa zresztą założony w Polsce – również według amerykańskich wzorców – Krajowy Fundusz Drogowy, gdzie zamiast do funduszu ochrony środowiska trafia część akcyzy za paliwa. Jednak akcyza za prąd, którą płaci każdy obywatel i pośrednio użytkownik kolei, nie idzie na modernizację kolei czy dogrzewanie mieszkań.

Jeżeli chodzi o „nienawiść do obecnego rządu”, co pośrednio insynuuje mi jako obrońcy Rospudy, ale i Kasprowego Wierchu, zasłużony skądinąd Jerzy Robert Nowak w „Naszym Dzienniku”, to nie tylko, że głosowałem na PiS, a w pierwszej turze wyborów prezydenckich na Andrzeja Leppera, ale wielokrotnie starałem

się w swoich publikacjach pokazać dobre strony obecnej koalicji, starałem się też dotrzeć z argumentami, które tu prezentuję, do PiS-owskich posłów. Sam premier Marcinkiewicz i minister Polaczek dostali je osobiście. W odpowiedzi spotkałem się z kompletnym lekceważeniem, a kiedy rzeczywistość z powodu brnięcia w błędną politykę transportową (tak jak w przypadku Rospudy) zaczęła potwierdzać nasze racje, pośrednio z obelgami i obrzydliwymi insynuacjami. W takiej sytuacji zwracanie się do instytucji europejskich z prośbą o interwencję jest zgoda upokarzająca i przykre, ale innego wyjścia nie ma. Warto też, żeby publicysta „Naszego Dziennika” hamował się trochę w swoich atakach, bo wątpię, żeby miał prawo pisać w ten sposób o ludziach tej miary, co np. Joanna i Andrzej Gwiazdowie. A poza tym prawdziwych wrogów u nas dostatek i bez tego.

Premier Kaczyński w cytowanej wypowiedzi posunął się nawet do nazwania takich jak ja „wrogami Polski”. Pamiętam do dzisiaj, jak część miejscowej ludności na Górze Św. Anny biła brawo, kiedy ochroniarze pod osłoną polskiej policji bili jednego z miejscowych obrońców góry. Teraz tamtejszy burmistrz mówi, że jakby wówczas on i jego sąsiedzi wiedzieli, co przyniesie im autostrada, to przynosiliby nam jedzenie do obozu obrońców przyrody. Szkodliwość tej autostrady dla życia lokalnej społeczności potwierdzają też analizy naukowe. To oczywiście gorzka satysfakcja, choć trudno mieć pretensje do takich jak pan burmistrz, bo pamiętam jakiej medialnej, i nie tylko takiej, presji byli poddawani ci spośród mieszkańców, którzy chcieli nam pomagać. Jednak kiedy tak samo jak postępowali wówczas prości i nieświadomi wielu rzeczy ludzie, po 11 latach zachowuje się premier Rzeczypospolitej i jego urzędnicy, to kończą się złudzenia, że chodzi im o dobro Polski bardziej niż o tanią popularność wśród kierowców i poparcie pierwszej władzy, czyli wielkich koncernów paliwowych oraz mediów będących na ich usługach. Trudno też nie zauważyć, że ludzie ci jakby nie rozumieli oczywistych absurdów, które kryją się za „szybkim tanim rozwojem” i które faktycznie oznaczają wpędzanie Polski w cywilizacyjne zacofanie, co tak trafnie

przewidywał Klaus Bachmann. Jednak obserwując ich upór i absolutną nieprzemakalność na logikę oraz świadectwo zmysłów, coraz trudniej oprzeć mi się przeświadczeniu, że to nie tylko błąd, ale że potwierdza się w ich przypadku prawda o tym, jak nazwał rzecz Upton Sinclair: „ludziom szczególnie trudno przychodzi zrozumieć jakąś prawdę wtedy, gdy ich posada zależy od jej niezrozumienia”.

A jeżeli chodzi o to, kto gdzie i kiedy stał, do czego lubi się odwoływać Jarosław Kaczyński, to na drzewie, którego broniłem pod górą Św. Anny była biało-czerwona flaga, autostradę budowały niemieckie i portugalskie firmy, pracowali w nich polscy kierowcy spycharek, tłumacze i sporo niższego personelu, coś jak gdyby posiłkowe oddziały tubylcze w czasach kolonialnych. No i jeszcze jedno, co powinno panu premierowi dać do myślenia. Otóż ochroniarze z firmy która wówczas pacyfikowała nasz protest, nosili swoje stare hełmy z poprzedniej pracy. W latach 80. raz na miesiąc wychodziłem, żeby je zobaczyć, a czasem rzucić w nie kamieniem, bo to były hełmy zomowskie...

Autor: Olaf Swolkień

Źródło: ["Obywatel"](#)