

Drobne, wielkie interesy

GRZEGORZ WELIK

Wiele wskazuje na to, że przebieg pierwszej polskiej autostrady nie jest efektem strategicznego myślenia wynikającego z logicznych przesłanek. Spory o wytyczenie jej trasy w okolicach Warszawy i na terenie sąsiednich województw pozwalają na domysły, że kierunek autostrady wyznaczają interesy wąskiej grupy ludzi.

Młośnicy historii dawnej i tej nowszej przecierają nieraz oczy ze zdziwienia, czytając w mądrych księgach, jak to wiele poważnych przedsięwzięć komunikacyjnych wykonano w celu realizacji drobnych zaiste interesów. Królewski kaprys mógł spowodować, że przebijano kanał, który odmieniał losy kraju. Jeden podpis carskiego gubernatora nakazywał wytyczenie kolei żelaznej taką trasą, żeby miał on bliżej do rodowych włości, lasów i tartaków. Wreszcie wola partyjnego kacyka powodowała, że układano asfaltową szosę nie tam, gdzie była najbardziej potrzebna, lecz tak, żeby sekretarz mógł wygodnie dojechać do swej dachy. Wiele wskazuje na to, że największa, także w sensie geodezyjnym, inwestycja, jaką jest budowa przecinających Polskę autostrad, będzie realizowała różne, niekoniecznie społecznie uzasadnione interesy. „Złóśliwi twierdzą, że i tak na przebieg tego szlaku komunikacyjnego nie będzie miało wpływu żadne myślenie strategiczne, lecz gra różnych drobnych interesów. Świadczyć ma o tym podobno nerwowe wykupywanie ziemi na projektowanym szlaku autostrady” – czytamy w opiniotwórczej „Rzeczpospolitej”. Chodzi tu o przebieg autostrady w pobliżu stolicy.

Inne media mniej delikatnie informują, jakie jest podłoże głośniejszych konfliktów na temat przebiegu „warszawskiej” części autostrady. Otóż grunty wokół wytyczonego korytarza projektowanej arterii zostały już dawno wykupione przez grupę osób, określaną czasem jako „autostradowe lobby”. Zainwestowali oni potężne pie-

niądze i nie w głowie im teraz społeczne protesty, awantury ekologów ani też analizy innych, bardziej racjonalnych niż pierwotne projektów, które zmieniłyby dotychczasowy przebieg. Teraz zrobią wszystko, żeby autostrada przebiegała po „ich” gruntach. Jest o co walczyć, bo ponoć przebitka w cenie będzie 70-krotna.

Nie inaczej jest w pozostałych częściach kraju. Słyszysz się o samorządowcach wykupujących dla siebie i rodziny dziesiątki hektarów gruntów układających się raczej wąskim pasem. Wspomina się tu i ówdzie o przedsiębiorcach kupujących na gwałt leżące dotąd odłogiem pola oraz zwirownie i kopalnie piasku. Bo grunty to jedno, a materiały budowlane – drugie. Budowa autostrady będzie pochłaniała ogromne ilości materiału takiego jak piasek i żwir. Transport jest kosztowny, więc kto ma surowce w pobliżu budowy... Pytanie teraz, skąd ci „równiejsi” wiedzieli, którędy autostrada będzie przebiegała. Uchwała Rady Ministrów dotycząca programu budowy autostrad została ponoć utajniona, lecz chyba nie tak do końca. Ktoś musiał wiedzieć o przebiegu autostrady wcześniej niż inni, skoro grunty wykupiono błyskawicznie. Z drugiej jednak strony, dlaczego miałyby nie wyciekać informacje dotyczące dróg i drogowców, skoro UOP i MSW nie mają nic do ukrycia w kwestiach o znaczeniu podstawowym dla obronności państwa.

Drobne z punktu widzenia całości inwestycji interesy przyniosą konkretnym osobom zyski mierzone w milionach nowych złotych. Te

„drobne” interesy zdecydują w gruncie rzeczy o przebiegu drogi, która może na dziesiątki lat zmienić los wielu miejscowości i zaważyć na życiu pokoleń ludzi, którzy je zamieszkują. Podobnie było przed z górą stu laty. Budowa kolei spowodowała wzrost jednych ośrodków, a upadek drugich. Wytyczyła już nie na dziesiątki, lecz na setki lat kierunki rozwoju miast i miasteczek. Aż strach pomyśleć, że taki, a nie inny przebieg linii kolejowej mógł być wynikiem nie mądrych obliczeń oraz analiz inżynierów i strategów, ale sówitej łapówki wręczonej odpowiedniemu urzędnikowi. Rodząca się w bólach pierwsza polska autostrada będzie – podobnie jak niegdyś kolej – miała ogromne znaczenie dla rozwoju terenów, przez które przebiegnie. Zmieni też oblicze znacznej części kraju, i to w sensie dosłownym. Po jej wytyczeniu już nic nie będzie tak jak dawniej. Dobrze więc byłoby, aby przebiegała ona zgodnie z logicznymi i racjonalnymi zasadami, a nie interesami grupki ludzi poinformowanych lepiej niż inni.

Jakkolwiek by wytyczono autostrady, w najbliższych latach geodetów czekają pełne ręce roboty. 2600 km autostrad i 3970 km dróg ekspresowych budowanych w ciągu 20 lat stanowi dla nich wielkie wyzwanie i prawdopodobnie doskonały interes, bez względu na to, czy droga pójdzie na południe czy też na północ od stolicy. Jednak wobec całości inwestycji, jej wagi dla losów milionów Polaków, lepiej byłoby pewnie pracować przy budowie, której przyszłe pokolenia nie określą mianem kaprysu kilku kacyków. ■