

# Rozpoznanie walką

GRZEGORZ WELIK

**Zaczęła się batalia o autostrady. Zanim do akcji wkroczą zbrojne ciężkim sprzętem zastępy drogowców, trudne zadanie czeka geodetów. Muszą bowiem rozpoznać teren. Choć wyposażeni są w supernowoczesny sprzęt pomiarowy, komputery, satelity i inne nowinki techniczne rodem z XXI wieku, mogą stanąć bezradni wobec zbrojnego w widły chłopca, który nie pozwoli wejść „na swoje”.**

Rozkaz „rozpoznanie walką” od wieków mrozi serca żołnierzy z oddziałów idących na czele armii. Gdy bowiem brak informacji o nieprzyjacielu i nijak nie da się ich zdobyć wywiadem lub innym podstępem, wysyła się oddział straceńców, którzy pozostają atak. Idą oni na pierwszy ogień, wpadają na miny lub do najeżonych ostrymi palami wilczych dołów, dziesiątkowani są ogniem karabinów i artylerii, spada na nich cała wściekłość przeciwnika. Mało kto z takiego rozpoznania wraca żywy, ale dzięki takiej metodzie dowództwo wie, jaką siłą ognia dysponuje wróg, gdzie są bunkry i zasieki.

W autostradowych zmaganiach na pierwszy ogień pójdą geodeci. Zadań będą mieli co niemiara. Samo ich wyliczenie zajmuje kilka szpał na wielkoformatowej stronie dziennika „Rzeczpospolita”. Główny Geodeta Kraju Józef Kalisz oraz przewodniczący Komitetu Geodezji i Kartografii PAN Bogdan Ney kreślą ogrom zadań stających przed geodetami, służących przygotowaniu autostradowej inwestycji. Pełne ręce roboty będą mieli przy autostradach fachowcy od geodezji i kartografii pracujący na wszystkich szczeblach urzędów. Krajowe firmy geodezyjne przygotowują się do walki o kontrakty. Będą rywalizowały nie tylko między sobą, ale i z konkurencją zagraniczną, która również ostrzy sobie zęby na część tortu o nazwie 10 miliardów dolarów, bo na tyle szacuje się wartość inwestycji pn. „program budowy autostrad”. „Obecnie, pod koniec XX wieku, geodezja posługuje się nowoczesnymi technikami pomiarów i przetwarzania informacji, korzystającymi w szerokim zakresie z automatyki, elektroniki, cybernetyki oraz samolotów i sztucznych satelitów Ziemi” – mówi Bogdan Ney. I ma rację. Cały ten nowoczesny sprzęt obsługiwany przez wykształconych fachowców będzie jak znalazł w kolejnych etapach prac, począwszy od studiów lokalizacyjnych i przedprojektowych, poprzez projektowanie autostrad, aż do prac realizacyjnych. Niektóre z nich wymagają obecności geodetów w terenie, gdzie będą prowadzili pomiary dotyczące zarówno głównej trasy, jak i licznych obiektów towarzyszących – zjazdów, przejazdów, mostów, skrzyżowań itp. I tu przyjdzie się zetknąć z miejscową ludnością, a to nie zawsze będzie przyjemne.

W publicznych wypowiedziach autorytetów z dziedzin związanych z budową autostrad znajdujemy sporą dawkę optymizmu. Głównym problemem wydają się być pieniądze, a poza tym wszystko powinno pójść gładko. Nieco inaczej wygląda problem widzianny z dołu, na szczeblu gmin, a nawet pojedynczych wsi.

Media nagłośniły dotychczas głównie konflikt warszawski. Prob-

lem, czy autostrada A2 (wschód-zachód) ma omijać stolicę od południa czy też od północy zajmuje coraz więcej osób, niekoniecznie związanych z budownictwem drogowym i planowaniem przestrzennym. Konflikt dotyczący przebiegu autostrady bardzo się przyda politykom, zarówno tym samorządowym, jak i tym pragnącym startować w przyszłorocznych wyborach parlamentarnych. Kwestia warszawska znana jest szeroko. Dużo ciszej jest na temat konfliktów prowincjonalnych. W woj. siedleckim na przykład trasa A2 przetnie tereny 12 gmin. Ich samorządy wydają właśnie opinie dotyczące autostrady. Jedne akceptują przebieg drogi bez dyskusji, inne natomiast mają swoje życzenia. Chcą na przykład budowy nowych, nie uwzględnionych w dotychczasowych planach zjazdów lub wręcz zastrzegają sobie prawo konsultacji już po rozpoczęciu budowy! Mało tego. Oficjalne stanowisko rad to jedno, a życzenia mieszkańców to może być zupełnie co innego. Na przykład w dużej gminie Zbuczyn, którą autostrada przetnie na połowę, są całe wsie, których mieszkańcy nie zgadzają się ze stanowiskiem swoich radnych, sejmiku samorządowego i władz wojewódzkich. Zamierzają odwoływać się do NSA. Są też wśród niezadowolonych tacy, którzy gotowi są i na pozaprawne formy protestu. Najnowsza historia zna przecież rolnicze blokady. „Jak będzie trzeba, to się na podwórku położę, a swojego nie dam” – można usłyszeć od podlaskich rolników. Przeciwnikami zdesperowanych właścicieli gruntów będą budowniczości autostrad. A kto pojawi się w terenie jako pierwszy? Nie spec od mas bitumicznych przecie, ale geodeta właśnie. Winy za ewentualne autostradowe konflikty nie ponoszą wcale zadziorni rolnicy. Mają oni swoje racje. Problem powstał gdzieś „na górze”. „O przebiegu korytarzy systemu autostrad na terenie naszego kraju zdecydowali sami drogowcy. Odcinek po odcinku wyrysowali na mapach projektowych w Warszawie, Poznaniu, Krakowie i Gdańsku. Dziś twierdzą, że prowadzone były intensywne studia środowiskowe, że wzięli pod uwagę wszystkie istotne uwarunkowania ekologiczne. Nie ma żadnych żadnych potwierdzających to dokumentów ani śladów konsultacji z żadnymi innymi resortami” – twierdzą rzeczoznawcy Ministerstwa Ochrony Środowiska. Czyli jak za dawnych czasów – najpierw decyzja, potem dopiero konsultacje społeczne.

Tak więc satelity służące geodezyjnym pomiarom kreślą po nieboskłonnie swe trajektorie, samoloty z aparaturą do zdjęć lotniczych grzeją silniki, w pracowniach kartograficznych mruczą potężne komputery, geodeci polerują swój markowy sprzęt pomiarowy oraz kupują gumofilce, żeby wyjść w teren. Całą tę machinę może jednak powstrzymać polski chłop, któremu autostrada wchodzi w szkodę. Będzie on walczył do upadłego o swoje racje w sądach wszystkich instancji, a w ostateczności osadzi kosę na sztorc. Wszystko to dlatego, że po raz kolejny podjęto ważne decyzje bez pytania ludzi o zdanie, choćby to było zdanie wypowiedziane li tylko pro forma. Będzie więc jak na wojnie. Gdy się zawczasu nie rozpozna terenu, trzeba prowadzić rozpoznanie walką, a to drogo kosztuje i przynosi ofiary. ■