

I Warszawa zagrożona autostradą!

(Ścieżki bezprawa w państwie prawa?)

„Życie Warszawy” zamieściło niedawno długi wywiad z panem Andrzejem Patalasem, dyrektorem „Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad”, pod znamionym tytułem „Pogodzi nas tunel” (ŻW, 27.06.96). Wywiad ma na celu zneutralizować gorące protesty mieszkańców przeciwko budowie autostrady przez Warszawę. Konkretnie przez Ursynów lub Bielany.

Panie Dyrektorze potężnej Agencji (której to już z rządu?): tunel nas, niestety, nie pogodzi, bowiem nie dotyczy on merytorycznych argumentów; które przedstawili przeciwko płatnym autostradom (czy to przez Warszawę, czy z jej ominięciem np. przez Górę Kalwarię) przeciwnicy. Reprezentują oni ekologiczno samorządowy punkt widzenia, a nie szanownych inwestorów z Agencji i ich popleczników (Audycja telewizyjna „Sprawa dla reportera”, 25.06.96).

Lobby autostradowe, operowało właściwie tylko trzema argumentami: doskonałością uchwalonej ustawy o płatnych autostradach (określanej przez ekologów prawników mało zaszczytnym terminem „spec ustawy”); opinią bliżej nieznanymi zagranicznymi ekspertami, według których większość kierowców jadących ze, wschodu na zachód i vice versa opowiada się za autostradą A2 przez Warszawę; wreszcie finalnym argumentem wobec sprzeciwu mieszkańców Warszawy (zwłaszcza Bielany i Ursynowa), mianowicie propozycją przebicia długiego tunelu pod miastem.

Ostatnia propozycja, jeśli nie jest zwykłym fortelem, z czym często spotykamy się ze strony technobiurokratów, by na razie uspokoić wzburzoną opinię publiczną, robi wrażenie żartu bądź obietnicy bez pokrycia.

Pomijając już fakt, że Agencja pracuje nad rozwiązaniem naziemnym, a nie podziemnym (dalsze lata studiów), to nie ma w tej sprawie ani zgody, ani nawet opinii inwestora zagranicznego, który miałby tę kosztowną inwestycję sfinansować. Chętniej, bo taniej, posłuży się on różnego rodzaju obietnicami lub presją na władze stolicy, by A2 biegła przez miasto na ziemi.

Drugi argument - opinię „ekspertów” - kwestionujemy, póki nie dowiemy się kto i jak badał stanowisko kierowców opowiadających się za warszawskim wariantem autostrady. Byłoby interesujące poznać motywów odpowiadających: bazarowo-handlowe czy turystyczno-towarzyskie (agencje tego typu są w Warszawie relatywnie tanie, lecz burdele można przecież lokalizować gdziekolwiek przy trasie)? Ewentualne zyski z warszawskiego odcinka A2 popłyną do kieszeni zagranicznych koncesjonariuszy, a więc nie mogą nawet częściowo zrównoważyć uciążliwości i strat mieszkańców stolicy: ekologicznych, zdrowotnych czy społecznych (zagrożenia zabytków np. Wilanowa, alienacja od miasta dzielnic przeciętych autostradą itp.).

Pierwszy natomiast argument - prawniczy - jest natury formalnej, a nie merytorycznej. Rzekomą nieomyślność ustawodawcy, czy doskonałość ustaw możemy włożyć między bajki. Wbrew stanowisku pana rzecznika Ministerstwa Sprawiedliwości (przedstawionemu w wym. audycji TV) często forsuje się lub przemycza wadliwe ustawy, a czasem nawet buble przez małe „b”.

Znany mechanizm legislacyjny podobnych przypadków: sugestywne przedstawienie przez określone lobby wizji inwestycji (nasze zacofanie, wejście do Europy), roztaczanie mirażu zysków przy równoczesnym braku głębszej analizy ekonomicznej, pomijanie względów społecznych itp.

Przeciętny obywatel łatwo zrozumie szkody, które niesie ze sobą przyjęcie wariantu autostrady przez Warszawę, lecz trudniej mu będzie zrozumieć kręte ścieżki bezprawa w państwie prawa. Otóż

obecna Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad jest już czwartą tego typu instytucją. Wszystkie powoływano z naruszeniem przepisów prawa i wszystkie „przerabiały” pieniądze podatników bez widocznych rezultatów, a niektóre z nich w sposób tak marnotrawny, iż nasuwa się pytanie, czy nie powinniśmy zakwalifikować ich działań jako sprzeniewierzenia? Oto przykłady na podstawie dostępnych ekologom dokumentów:

W 1992 r. odbiera się budowę autostrad Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych (GDDP) i powołuje się, niepublikowaną decyzją ministra transportu, pierwszą agencją, która już kosztuje, lecz którą zastępuje 14.03.93 spółka akcyjna „Autostrady Polskie”, tak jakby GDDP nie mogła podjąć się większych zadań.

Minister transportu przekazuje spółce 20 mld złotych z budżetu budowy i utrzymania dróg, GDDP kupuje jej wyposażenie biurowe za 1 miliard 160 mln zł, daje samochód, lokal itp. Tak hojnie obdarowana spółka istnieje tylko do stycznia 1994 (bo zmienił się rząd?). W tym czasie zdążyła przerobić niebagatelne sumy: wynagrodzenia - 1.832 mln zł (sama rada nadzorcza kosztowała podatników 1.146 mln zł), popiwek, ZUS itp., zaś likwidacja spółki, trwająca aż dziesięć miesięcy (choć nie miała żadnego majątku) kosztowała 1 miliard 387 mln zł. Sam likwidator pobrał 308 mln zł i dodatkowo za urlop, bagatela - 60,4 mln zł. Ponadto spółka dorobiła się jeszcze strat w wysokości ok. 43 mln zł ponieważ, jak stwierdzono w rejestrze sądowym „nie podjęte... działalności gospodarczej”, a popiwek trzeba było płacić!

Trzecią Agencję (Budowy Autostrad) powołano również w prawnym półmroku, bo niepublikowaną decyzją nowego ministra transportu (25.03.94), jako jednostkę budżetową, choć Rada Ministrów wyda dopiero odpowiednie rozporządzenie o powołaniu agencji autostradowych w dniu 8.04.94 z mocą obowiązującą od 3.05.94 r.

Osobliwe jest utworzenie czwartej Agencji: Budowy i Eksploatacji Autostrad (płatnych), już na podstawie kolejnej ustawy z 27.10.94 r., choć należało oczekiwać zalegalizowania istniejącej już Agencji (trzeciej), skoro nowoutworzona kontynuuje jej pracę. Ale po co iść prostą, logicznie uzasadnioną drogą, skoro można sprawę skomplikować i zaciemnić? Przerwano w tym przypadku następstwo prawne, co może utrudnić - w przypadku ewentualnych roszczeń - znalezienie winnego, bowiem nie będzie wiadomo kto jest prawnie odpowiedzialny: agencja trzecia, powołana przez ministra, czy czwarta, ustawowa? A jeśli dodamy do tego wyżej przedstawione niepokojące zjawiska, które ujawniła w pełni dopiero audycja telewizyjna p. Jaworowicz, nadając sprawie społeczną nośność i doniosłość, to budzi się wątpliwość, czy w tym - szaleństwie nie ma pewnej metody? Jeśli tak, to odbiega ona od zasad państwa prawa.

Zbigniew T. Wierzbicki

Od redakcji: Kilka dni przed otrzymaniem tego artykułu uczestniczyliśmy w Łodzi w dyskusji na temat autostrad i sposobów bronienia się przed nimi. Polskie lobby autostradowe jest bez porównania słabsze niż np. w Anglii. Ale nawet tam zwyciężają rzecznicy autostrad. Kiedy trzeba było skuteczniej zwalczać przeciwników autostrad zmieniono prawo osadzając najbardziej niepokornych w więzieniach. Największe szanse mają sprzeciwy społeczne mieszkańców dużych aglomeracji; oby tylko nie zostało to użyte jako argument za prowadzeniem autostrad przez miejsca cenne przyrodniczo, o których istnieniu większość szarych obywateli w ogóle nie wie.