


Albion kontra asfalt - protesty antyautostradowe w Wielkiej Brytanii

"Jesteśmy tu przeciwko oszalałej maszynie, która kruszy góry i pożera ludzi. Ktoś musi spróbować ją zatrzymać"

Edward Abbey, Monkey Wrench Gang


Współczesna Wielka Brytania jest miejscem, gdzie problemy powstałe w wyniku użytkowania samochodów są bardziej widoczne niż gdziekolwiek indziej w zachodnim świecie. Spowodowane jest to dużym zagęszczeniem ludności i niewielką powierzchnią terenów wiejskich i zielonych w porównaniu do zurbanizowanych. Nie powinien zatem raczej dziwić fakt, że w latach 90. doszło w tym kraju do największej w powojennej Europie kampanii skierowanej przeciwko rozbudowie sieci autostrad.

Zwycięstwo Margaret Thatcher w wyborach 1979 r. spowodowało znaczną zmianę w  brytyjskich nastrojach - politycznych, intelektualnych i kulturowych. Thatcher miała swoją własną wizję przyszłości. To, co w społeczeństwach masowych nieświadomie rozpoczęło się w latach 60., czyli pragnienie łatwiejszego, przyjemniejszego życia, z prozaiczną chęcią posiadania własnego domu i samochodu, Thatcher podniosła do rangi ideologii. Zapanował kult materialistycznego indywidualizmu. Jednym z marzeń Żelaznej Damy było stworzenie "wielkiego przemysłu samochodowego" wspomaganego przez handel detaliczny, rekreacyjne udogodnienia i centra biznesu usytuowane poza miastami - wszystko na wzór amerykański.

Po latach polityki w tym duchu, w 1989 r. nastąpił moment kulminacyjny - rząd wprowadził program "Roads For Prosperity" (drogi do dobrobytu), opiewający na 12 mld funtów plan rozwoju autostrad, który miał być realizowany w ciągu kolejnych 10 lat. Zakładał on zbudowanie 230 mil autostrad i poszerzenie 500 mil już istniejących. Miało to zmienić całe ciągi dróg w 8 pasmowe mega-autostrady. Argumentowano, że objazdy będą chronić obszary wiejskie i obiecywano, że drzewa zostaną posadzone wzdłuż wszystkich budowanych tras. Jak zachwalał rząd, miało to być "największy program budowy dróg od czasów starożytnego Rzymu". W jednym z artykułów w "Times" pisano w ironiczny sposób, że rząd na rozwiązanie wszystkich bolączek Anglii (bezrobocie, awans społeczny) ma tylko jedną odpowiedź: "Drogi, drogi i więcej dróg." Chris Mossey, autor książki "Car Wars" tak wspomina swój przyjazd po latach do Anglii: "Pojechałem M4 do Cornwall, które za mojej młodości stanowiło odległe, egzotyczne miejsce. Teraz, gdy możesz dostać się tam tak łatwo, jego tożsamość ulotniła się. Oczywiście nie chodziło jedynie o drogi i samochody. Miasta straciły swoją specyfikę, miały te same sklepy sprzedające te same rzeczy, te same supermarkety i centra handlowe, te same pobocza i te same trudne do usunięcia, wszędzie porozstawiane wstrętne billboardy".

Na pierwszy ogień "drogowej rewolucji" miał pójść Londyn. Przedstawiono plany, w wyniku których zagrożone mogły być tysiące domów. Wszystko to w wyniku pomysłu zakładającego utworzenie podwójnych ciągów transportowych na południu, wschodzie i zachodzie stolicy. Miano zniszczyć około 8 tys. domów, a około 30 tys. kolejnych miało być cały czas narażone na oddziaływanie zanieczyszczeń. Londyńczycy zorganizowali się w LAMM (Londoners Against Motorway Madness - Londyńczycy przeciwko autostradowemu szaleństwu) i ALARM (All London Against Road Menace -

cały Londyn przeciwko drogowemu zagrożeniu).

Jeden z działaczy, Roger Higman z Friends of the Earth, tak wspomina ten okres:  "Nagle okazało się, że w Londynie istnieje duża grupa ludzi, która zdała sobie sprawę, iż ruch samochodowy przybrał niepokojące rozmiary, a budowa nowych dróg spowoduje tylko większy na nich tłok, co z kolei wytworzy więcej zanieczyszczeń. Mówili: "Nasze domy zostaną zniszczone, nasze dzieci zatrute, nasz lokalny samorząd, który wymuszał sensowną politykę transportową został obalony. I wcale to nas nie cieszy". Trwały protesty i marsze, to wszystko działo się na ulicach i na forum publicznym". Na skutek ostrych protestów i narastającego niezadowolenia, wiosną 1990 roku, tuż przed lokalnymi wyborami z pomysłu zrezygnowano. Już po wyborach wprowadzono inny projekt, kosztujący 250 mln funtów, a obejmujący utworzenie serii węzłów komunikacyjnych, które miały zniszczyć "jedynie" 200 domów. Większą uwagę miano również skierować na potrzeby pieszych i rowerzystów.

W listopadzie 1990 r. Thatcher ustępuje miejsca Johnowi Majorowi, który postanawia kontynuować jej polityczny kurs. Jak wspomina konserwatywny minister Steven Norris (odpowiedzialny w rządzie za drogownictwo): "Posiadanie samochodu to symbol indywidualnego sukcesu - co było bardzo ważnym elementem polityki pani Thatcher, a także wyznacznik indywidualnej wolności, co z kolei stanowiło bardzo istotną konserwatywną regułę".

Na tym etapie Konserwatyści byli bardzo pro-samochodowi, jednak żadna inna partia nie występowała jawnie i wprost przeciwko takiej polityce. Z głównego nurtu polityki wykluczono ciągle rosnącą grupę ludzi, którzy byli przerażeni tym, co postrzegali jako ogólnokrajową i zarazem globalną dewastację środowiska naturalnego. Ich przekonania nie były brane pod uwagę przez żadną z partii politycznych.

20 lutego 1990 r. Cecil Parkinson, Sekretarz Stanu ds. Transportu, przedstawił swój program budowy dróg. Plan ten obok wielu kontrowersyjnych założeń zakładał m.in. poprowadzenie trasy M3 przez Twyford Down. Było to cudowne, kredowe pasmo dolin, które rozpościerały się tuż za Winchesterem (przez wieki była to stolica Anglii). W XX wieku teren ten oficjalnie został sklasyfikowany jako Obszar Niespotykanego Piękna Natury, z dwoma stanowiskami o specjalnym znaczeniu naukowym (głównie archeologicznych, obecność człowieka szacuje się tam od epoki brązu).

Projektowana droga miała dzielić Twyford Down na pół. Główną korzyścią z jej wybudowania miało być zaoszczędzenie kilku minut podróży z Londynu do Southampton. Początkowo protesty organizowane były - o ironio - przez miejscowych Konserwatystów. Utworzyli oni Twyford Down Association (TDA - w skład stowarzyszenia wchodziło wielu miejscowych naukowców, deputowanych i dygnitarzy) i namawiali władze do budowy tunelu zamiast otwartej trasy. Tę propozycję Parkinson odrzucił jako droższą o 55 mln funtów. Protestujący mieli 6 tygodni na odwołanie się od decyzji. Szukali poparcia w całym kraju argumentując, że jeśli spotka to Twyford Down, to żadne inne miejsce w kraju nie będzie bezpieczne. Ich protest został jednak odczytany jako obrona "starej, spokojnej, prowincjonalnej Anglii". Postanowiono wystąpić do Komisji Europejskiej z opinią, że angielska procedura budowy autostrad nie spełnia wymogów europejskiego ustawodawstwa ws. ochrony środowiska. Był to błąd - wprawdzie Europejski Komisarz ds. Ochrony Środowiska Carlo Ripa di Meana wezwał rząd angielski do wstrzymania prac na 7 odcinkach (w tym w Twyford Down), to jednak wszyscy eurosceptycy w rządzie Majora - z Parkinsonem na czele - uznali to za policzek. I tym bardziej nalegali na budowę trasy. "W imię suwerenności i dziwnie pojmowanej dumy narodowej, można było zniszczyć jeden z najważniejszych przyrodniczo i archeologicznie obszarów w kraju" - mówił z ironią Jonathan Porritt, jeden z założycieli TDA.

W 1991 r. TDA przedstawiło jeszcze jeden projekt pozwalający wyjść Majorowi z konfliktu z twarzą.

✘ Zakładał on wybudowanie płatnego tunelu, z którego część zysków przeznaczano by na wsparcie prac konserwatorskich, a reszta, nawet przy minimalnej stawce, pozwoliła by na zwrot inwestycji w ciągu 15 lat. Ta propozycja również została odrzucona, a w styczniu 1992 r. ruszyły prace.

Początkowo spotkały się z protestami okolicznych mieszkańców, zaraz potem dołączyli Friends of the Earth. Po początkowych niepowodzeniach skontaktowano się z założoną kilka miesięcy wcześniej lokalną grupą Earth First!. Działacze EF!, którzy przybyli wraz z innymi radykałami, utworzyli na terenie Twyford Down pokojowy obóz protestacyjny. Początkowo spotkał się on z krytyką ze strony FoE, jeden z działaczy mówił: "Głupi pomysł. Ostatnia rzecz, jakiej chcemy, to tłumy ludzi depreczujących obszar o szczególnej wartości". Jednak w niedługim czasie FoE utworzyli swój własny obóz, świadomie poza obrębem Down, "by uniknąć zniszczenia systemu, o którego zachowanie walczyli".

Mimo początkowych kontrowersji, pomysły obozów protestacyjnych spotkały się z dużym odzewem wśród ekologów w całym kraju. W niedługim czasie do Down zaczęli zjeżdżać z całej Anglii ludzie gotowi do obrony, w ślad za pierwszym powstały kolejne obozy. Tworzący je przyjęli wspólną nazwę "Dongas Tribe" (Plemię Dongas - sam termin Dongas wywodzi się jeszcze z czasów kolonialnej Anglii i znaczy "kanały melioracyjne", tak nazywano obszar Down, który kiedyś był nimi poprzecinany).

By podtrzymać ducha i nadać całej sprawie trochę stylowego humoru, FoE zorganizowali obiad przy świecach, na który rozesłano imienne zaproszenia dla członków rządu. Jednak oprócz prasy nikt się nie pojawił. Czarne krawaty i garnitury były obowiązkowe, a na stół wnoszono gorące posiłki i dobre wino. Tuż po tym happeningu kilku działaczy FoE przykuło się do bramy wjazdowej na teren budowy. Departament Transportu zagroził wówczas złożeniem nakazu przeciwko FoE, którego skutkiem mogło być zajęcie aktywów organizacji. W efekcie FoE bardzo szybko wycofało się z Down. Roger Higman z FoE wyjaśniał: "Nie jesteśmy organizacją tylko jednego problemu. Nie prowadzimy jedynie kampanii transportowej. Uciekliśmy, bo baliśmy się stracić nasze pieniądze, za co inne organizacje postawiły nas pod prężierzem. To było bardzo gorzkie doświadczenie". Rezygnacja FoE była różnie komentowana, jedni zarzucali im kunktatorstwo, inni ich rozumieli. Jak się miało później okazać, FoE nie zrezygnowali zupełnie z kampanii antyautostradowej i po przetarasowaniach we władzach organizacji mocno zaangażowali się w nią koordynując wiele działań, służąc zapleczem technicznym, prawnym i finansowym, a nawet organizując swoje obozy.

Póki co do Down zaczęło zjeżdżać coraz więcej ludzi, wśród nich pojawili się również tacy, którzy po prostu próbowali uciec od różnej maści autorytetów, rodzinnych zobowiązań i miejskiego bezrobocia. Miało to stać się jedną z charakterystycznych cech większości protestacyjnych obozowisk (zaowocowało to m.in. wzrostem liczby ego-wojowników, w przeciwieństwie do eko-wojowników).

Aż do grudnia 1992 r. prace budowlane posuwały się w ślimaczym tempie, skutecznie ✘sabotowane przez akcje EF!. Jednak 9 grudnia doszło do tzw. Żółtej Środy - jak nazwano to w mitologii Dongas - dającej początek trzydniowej bitwie. Była to pierwsza próba rozbicia obozów przy pomocy specjalnie wynajętych grup ochroniarzy. Doszło do bezmyślnego użycia siły, nawet część służb porządkowych była zszokowana skalą przemocy po swojej stronie. 10 ochroniarzy zrezygnowało z pracy tego samego dnia, 12 kolejnych następnego. Pragnący zachować anonimowość jeden z ochroniarzy mówił: "Przed wejściem na teren obozu dano nam nieoficjalnie do zrozumienia, że żadne kamery nie będą nas filmować, no i część naszych chłopców poszła na całość". Dzień drugi, Czarny Czwartek (nazwany tak od dużych ilości sił policyjnych w czarnych uniformach do rozpędzania rozruchów), był początkiem końca Down, drwalom udało się wyciąć duże połacie lasu.

Kiedy mimo wszystko protesty nie ustawały, Departament Transportu wynajął za 7 tys. funtów agencję detektywistyczną, by namierzyła, zidentyfikowała i sfotografowała 76 najbardziej aktywnych

działaczy. Dzięki temu można było wszcząć przeciwko nim postępowanie sądowe, trzech z nich dostało 28-dniowe wyroki więzienia. Jeden z odsiadujących wyrok działaczy mówił: "Zostałem zamknięty za spacerowanie po Twyford Down, podczas gdy Departamentowi Transportu zezwolono na przeoranie buldożerami tego terenu".


Twyford Down uległo zniszczeniu, ale było przegraną bitwą w wygranej wojnie. Dongas rozjechali się po całej Anglii zakładać inne obozy lub wspierać te, które już istniały.

O jedną autostradę za daleko

Nadchodzący rok 1993 miał okazać się tzw. Rokiem Protestów. Powstało wiele obozów na wszystkich ważniejszych budowach drogowych: trasie A11 koło Norfolk, gdzie planowano zniszczyć zielone tereny zwane przez miejscowych Jaszczurką; A17 - Leadenham w Lincolnshire; A39 - Wells w Somerset; A299 - Thanet Way w Kent.

W tym samym roku w Londynie rozpoczęła się kampania "Nie dla M11", której najbardziej efektownym akcentem była obrona ulicy Clearmont w następnym roku. Póki co utworzono tam Niezależną Republikę Wanstonii, której centrum stanowił 250-letni kasztan, będący dla lokalnej społeczności bardzo ważnym symbolem. Sprawą kasztana zajął się nawet Sąd Najwyższy, który uznał drzewo za mieszkanie, na podstawie faktu, że przebywający na nim protestujący otrzymali list. Kiedy werdykt ogłoszono, drzewo dostało 400 listów z gratulacjami za swoje osiągnięcia. Wanstonia określała się jako "autonomiczna wolna strefa" z deklaracją niepodległości wzorowaną na amerykańskiej i oczywiście z własnymi paszportami.

Po upadku Wanstonii protest przeniósł się na małą uliczkę Clearmont, która miała ulec całkowitemu zniszczeniu. Zamieniono ją w strefę nieprzejezdną dla samochodów, których nieliczne wraki służyły za uliczne kwietniki i "rdzewiejące pomniki". Clearmont stała się jednym z ważniejszych punktów kampanii antyautostradowej, istotnym o tyle, że dotyczyła przede wszystkim obszarów miejskich i wspólnot lokalnych.

Podobnie wyglądał protest przy budowie M77 i M74 koło Glasgow, gdzie planowano  zniszczyć tereny zielone. Władze lokalne wyrażały poparcie dla idei budowy dróg. Specyfika szkocka spowodowała, że protest przybrał tam dosyć radykalne formy. Protestujący ogłosili powstanie Wolnego Stanu Pollok (Pollok Free State), wyłączonego spod jurysdykcji królewskiej i prawa angielskiego. Nawet dzieci z jednej z miejscowych szkół podstawowych utworzyły strukturę obywatelską i domagały się od dyrekcji szkoły, by dwie godziny lekcyjne dziennie przeznaczyć na protest! Tam też doszło do rytualnego spalania samochodów ustawionych w kręgi Carhenge, na wzór kamiennego Stonehenge. Greenpeace nazwał to niszczeniem środowiska...


W międzyczasie londyński Alarm zmienił się w Alarm UK w celu koordynacji ogólnokrajowej walki z planami rozbudowy dróg. Kierowano protestujących tam, gdzie ich najbardziej potrzebowano. Mniej więcej w tym samym czasie odniesiono pierwsze większe zwycięstwo. W południowym Londynie ocalono Oxleas Wood (obszar nietknięty od epoki lodowcowej). Protesty przeciwko zniszczeniu go trwały już od połowy lat 80. Za jego obroną wstawił się także komisarz Europejski ds. Ochrony Środowiska die Meana i jego następca Ioannis Paleokrasas. W efekcie 7 lipca 1993 r. Ministerstwo Transportu odstąpiło od pomysłu zniszczenia Oxleas.

Miejscem, które okazało się punktem zwrotnym dla całej sprawy było Solsbury Hill koło Bath, gdzie kosztem zielonych terenów miano poszerzyć trasę M25. Obszar ten miał quasi-sakralne znaczenie dla angielskich obszarów wiejskich. Peter Gabriel - znany piosenkarz rockowy, który mieszkał w tej okolicy opisał ją w swojej piosence "Solsbury Hill". Powołany do życia SOS (Save Our Solsbury - ocalmy nasze Solsbury), zgromadził szereg działaczy z całego kraju, a dzięki dotacjom i datkom od miejscowej ludności protestujący mogli w domkach na drzewach cały czas przebywać na terenie

zagrożonym budową. Pomysł przecięcia Solsbury 14-pasmową autostradą, najszerszą drogą szybkiego ruchu poza USA, wywołał ogólnokrajowe poruszenie. Jak się wkrótce okazało, Departament Transportu posunął się o jeden krok za daleko.

W listopadzie 1993 roku nawet konserwatywny "Daily Telegraph" pisał: "Czas zawrócić falę asfaltu" i "czy kosztujący 23 mld program budowy dróg powinien być jedynym planem rządu wychodzącym na przeciw naszym przyszłym potrzebom transportowym?". W roku następnym Departament Transportu i jego nowy szef Brian Mawhinney znaleźli się pod ostrzałem innych ministerstw. Departament Ochrony Środowiska obawiał się, że wraz z usilnym promowaniem transportu samochodowego Wielka Brytania nie wywiąże się z podpisanymi w 1992 r. na Szczycie Ziemi w Rio zobowiązań dotyczących redukcji emisji spalin. Natomiast Ministerstwo Skarbu, szukające cięć w wydatkach publicznych, w programie drogowym widziało spore szanse na oszczędności. Rok później padły dwa kolejne ciosy, najpierw Królewska Komisja ds. Ochrony Środowiska zaleciła, by środki na budowę dróg przeznaczyć w połowie na rozwój dróg i transportu alternatywnego, a zaraz potem opracowano dokument, z którego jasno wynikało, że nowe drogi sprzyjają zwiększonemu ruchowi drogowemu. Deputowany do parlamentu Steven Norris mówił: "To jest po prostu nie do zaakceptowania społecznie, politycznie i intelektualnie. Kiedy do cholery planujecie przestać?".

Odpowiedzialny za transport Mawhinney zalecił zrezygnowanie z 7 projektów i nakazał wykonać "ekstra ekspertyzy" dla 270 z 360 planowanych odcinków robót. Prace drogowe uległy spowolnieniu, ale nie wstrzymaniu. Kiedy wydawało się, że przeciwnicy autostrad wygrywają, okazało się, że planuje się zniszczyć kolejne tereny, m.in. Newbury, gdzie niebawem miało dojść do tzw. Trzeciej Bitwy o Newbury (dwie pierwsze miały miejsce w czasie Angielskiej Wojny Domowej). Bezценne tereny z koloniami i siedliskami koszałek, nietoperzy i kozodojów miały być zniszczone przez długi na 9 mil objazd A34 wokół Newbury (jako część europejskiej sieci autostrad). Objazd planowano zrobić już wcześniej, ale prace wstrzymano w 1994 r. decyzją Mawhinneya. Jednak pod koniec 1995 r., gdy poparcie dla Konserwatystów było coraz mniejsze i wiadomo już było, że nie wygrają nadchodzących wyborów, Mawhinney wydał zgodę na budowę trasy, która była - jak określił to Tony Juniper (FoE) - "dinozaurem programu budowy dróg, jednym z najbardziej destrukcyjnych w rządowym programie".

Prace budowlane miały rozpocząć się w styczniu 1996 r., jednak Dongas i miejscowi aktywiści  byli dobrze przygotowani. Obszar został zamieniony w swoistą twierdzę z ponad 60 domkami na drzewach i - po raz pierwszy - ciągami tuneli, z których kilka znajdowało się nawet 150 metrów pod ziemią. Idea była prosta - gdy ekipy budowlane i ochroniarze zaczynają wkraczać, ludzie w tunelach przypinają się do beczek wypełnionych betonem, uniemożliwiając tym samym wkroczenie ciężkiego sprzętu i wstrzymują prace aż do momentu, gdy wszyscy przebywający pod ziemią zostaną wydobyć. Krótko mówiąc chodzi o to, by maksymalnie przedłużyć protest i równocześnie zwrócić uwagę opinii publicznej. Protestujący uzbrojeni byli we wszystkie nowoczesne elektroniczne gadżety: telefony komórkowe, pagery, przenośne komputery podłączone do Internetu, radia CB. Był z nimi także David Lenaghan, spec od przyrządzania posiłków dla londyńskiej elity biznesu, teraz zmęczony miastem i przygotowujący codziennie darmowe jedzenie dla ponad 200 działaczy. Także FoE otworzyła niedaleko swoje biuro w celu koordynowania akcji i niesienia pomocy.

W samym Newbury panowały różne opinie, z jednej strony władze lokalne zwracały uwagę na ponad trzykrotnie większe niż wynosi średnia krajowa zanieczyszczenie powietrza w mieście, spowodowane 50 tys. samochodów przejeżdżającymi przez Newbury każdego dnia (z czego 19% to ciężarówki). W porównaniu z takimi problemami - argumentowano - zniszczenie niewielkich obszarów zielonych nie było dużą stratą. Z drugiej strony miejscowi biznesmeni sugerowali, że objazd powinien raczej być poprowadzony z drugiej strony miasta, bliżej lokalnego przemysłu.

9 stycznia 1996 r. rozpoczęły się prace, jednak ten i kolejne dni zostały wygrane przez Dongas. Po

trzech dniach wykonano zaledwie zakres robót obejmujący jedną godzinę i ścięto około 50 małych drzewek. Przewodniczący miejscowego dystryktu, Liberalny Demokrat Keith Lock, domagał się dodatkowych sił ochroniarzy i większej aktywności policji, w przeciwnym razie prace mogły nie zakończyć się przed sezonem lęgowym. Jeśli by do tego doszło, trzeba by dać szansę kozodojom wychować młode. Po takiej reprimendzie policja zaczęła działać ostrzej i czwartego dnia dokonano 34 aresztowań pod zarzutem wkraczania na teren prywatny. Co więcej, sami budowniczowie zmienili taktykę wysyłając lotne brygady drwali, którzy ścinali drzewa w kilku miejscach równocześnie, narażając przy tym życie protestujących, wobec których zaczęto zresztą coraz częściej używać przemocy. 17 stycznia po raz pierwszy prace trwały cały dzień (aresztowano wtedy 30 osób). Pięć dni później budowy chroniło już ponad 500 ochroniarzy, tworząc stosunek do protestujących jak 5:1.

Po wycięciu przez drwali 10% obszaru, protestujący musieli przyznać, że przegrywają i nie zdołają przerwać budowy. Po drugiej stronie z pracy zaczęli odchodzić alpiniści wynajmowani do zdejmowania ludzi z drzew, a obawiający się ostracyzmu w szeregach swoich kolegów, za przynoszenie złej sławy idei, która przecież zawsze bardzo ściśle związana była z wrażliwością na piękno przyrody. Jednym z ostatnich aktów oporu był 4-tysięczny nielegalny przemarsz przez teren budowy zorganizowany przez FoE i Greenpeace. Z kolei 12 lutego grupa zamaskowanych i zdesperowanych działaczy zdemolowała biura firmy budowlanej Tarmac Roadstone odpowiedzialnej za budowę obwodnicy. I choć prasa pisała o "robocie w stylu mafii", był to raczej gest rozpacz niż zapowiedź radykalizacji protestu. Ostatnie drzewa ścięto 3 kwietnia - tak wspomina to jeden z protestujących: "Kiedy ostatnie drzewo uderzyło o ziemię, większość ochroniarzy cieszyła się. Nie rozumiałem tego. Nawet nie przyjmując naszej perspektywy, było to równoznaczne z tym, że byli teraz bez pracy. A my? Staliśmy w milczeniu". Ostateczny rachunek, jaki Departament Transportu wystawił angielskiemu podatnikowi za koszty związane z blokowaniem budowy wyniósł 4 mln funtów. W czasie trwania protestu dokonano 767 aresztowań. Otwarcie trasy, które obyło się latem, przebiegło po cichu, bez żadnych fanfar, przemówień, ceremonii i świętowania.

Wprowadzony w 1994 r. poszerzony akt prawny Criminal Justice Act skryminalizował szereg aspektów działań bezpośrednich bez użycia przemocy (np. 3 miesiące więzienia za siedzenie na koparce). Wśród działaczy pojawiły się dyskusje na temat ewentualnego zaostrzenia taktyki i uczynienia protestów bardziej wojowniczymi poprzez wprowadzenie elementów ekologicznego sabotażu (np. nabijanie drzew gwoździami czy niszczenie maszyn). Nigdy wprawdzie metody te nie zdobyły większego poparcia, ale były brane pod uwagę. Wystarczyło to jednak do tego, by wieloma odłamami ruchu (ze szczególnym uwzględnieniem EF!) zaczęły interesować się służby specjalne, próbując je infiltrować. Ich główny cel sprowadzał się do prób rozbicia ruchu od środka.

Wybory w 1997 r. wygrał Tony Blair i jego Nowa Partia Pracy. Patrzone na nich z nadzieją, iż mogą zmienić kurs w polityce transportowej, tym bardziej, że w protesty angażowało się coraz więcej osób z klasy średniej, a nawet wyższej. Tak też się stało - po zaprzysiężeniu rząd zrezygnował z większości planów pozostawionych przez Konserwatystów i obiecał wesprzeć transport publiczny. O roku 1997 można w zasadzie mówić jako o końcu głównych protestów antyautostradowych w Wielkiej Brytanii.

Zapoczątkowana na początku lat 90. w Wielkiej Brytanii batalia antyautostradowa okazała się, mimo szeregu niepowodzeń, jedną z najbardziej efektywnych i efektownych masowych kampanii ekologicznych końca XX wieku. Masowość ruchu wynikała z szeregu zjawisk, było to naturalne następstwo masowej rewolty przeciwko podatkowi pogłównemu (Poll Tax), rozszerzającego się alternatywnego stylu życia, jak i przede wszystkim odczuciu przez znaczną część społeczeństwa brytyjskiego niespotykanej wcześniej presji ze strony lobby samochodowego i transportowego. Kampania ta doprowadziła do rewizji jednego z najbardziej destrukcyjnych programów drogowych w Europie. Pokazała również, że może tego dokonać oddolny, pozbawiony hierarchicznych struktur ruch, współpracujący z konwencjonalnymi grupami ekologicznymi. Protesty w Wielkiej Brytanii

pokazują również ewolucję samego ruchu protestu nakierowanego początkowo na jeden problem (ochrona terenów zielonych), w ruch poszerzający swój obszar zainteresowań o cele społeczno-polityczne, dążący w efekcie do przemian systemowych.

Bartosz Głowacki

Wszystkie zdjęcia w tekście są autorstwa Stephena Johnstona i przedstawiają jeden z protestów antyautostradowych w Wielkiej Brytanii, obozowisko zwane Pollok Free State.