

Za nami jest biologia. Rozmowa z Olafem Swolkieniem

Twoja najnowsza publikacja, „Polityka transportowa”, jest głosem w dyskusji na temat istoty mobilności człowieka. Jaka jest polityka transportowa w Polsce?

Olaf Swolkień: W oficjalnych dokumentach nie rozważa się politycznych i społecznych skutków prowadzonych działań. Działa się w myśl hasła, że trzeba budować – im więcej, tym lepiej. Do tego urabia się fałszywe uzasadnienia, że jak się więcej zbuduje, to będzie mniej wypadków, rozwiąże się problemy komunikacyjne.

Najbardziej odpowiednie wydaje się stwierdzenie, że polityki transportowej w normalnym, pozytywnym tego słowa znaczeniu, po prostu nie ma. Nie ma też jakiegokolwiek szerszej refleksji, we wszystkich oficjalnych dokumentach brak jest sensownej analizy i diagnozy obecnej sytuacji.

W swojej publikacji zająłem się właśnie tym, czego nie ma w ministerialnych dokumentach na temat transportu.

W Twojej pracy znalazłem nawiązania do filozofii transportu. Czym jest taka filozofia?

Należy wyjść od tego, że filozofia to m.in. prawidłowe rozumienie słów. W związku z tym zająłem się mobilnością. Ludzie są przekonani, że „mobilny” oznacza „poruszający się”. Starłem się pokazać, że człowiek, który siedzi w samochodzie i jest przywiązany pasami do siedzenia, choć jest „mobilny”, to z punktu widzenia biologii jego ciało jest o wiele mniej ruchliwe niż w czasie np. spaceru. Takie analizowanie znaczenia słów pokazuje, co liczy się w dzisiejszej polityce i ekonomii. Nie liczy się człowiek, który się nie porusza (jest niemobilny), natomiast liczy się jego zachowanie wobec maszyny wzrostu gospodarczego, gdzie przede wszystkim porusza się jego samochód, który ten wzrost napędza. Właśnie dlatego wmawia mu się, że jest mobilny, podczas gdy on faktycznie się nie porusza.



Rys. Ryszard Dąbrowski, pomysły i napisy Olaf Swolkień

Zajmowałem się też takimi pojęciami, jak pokonywanie przestrzeni i podróz. Pokazałem, jak nasza cywilizacja goni za najszybszym przemieszczaniem się z miejsca na miejsce, a to, co jest pomiędzy krańcowymi punktami podróży traktuje jako nieistniejące, nieważne.

Przywołałem przykład ze średniowiecza, mówiący o św. Tomaszu z Akwinu, który podróżował na piechotę z miasta do miasta, i wcale nie brakowało mu czasu, by napisać wielkie dzieła. Starłem się pokazać traktowanie czasu jako czegoś, co według narzucanego nam systemu trzeba stale oszczędzać i co w praktyce oznacza bezustanne odkładanie życia na potem. Chciałem wreszcie pokazać, że sama podróz może być przyjemnością.

Rozumiem, że z tej filozofii mogą wynikać krytyczne uwagi odnośnie do tego, czym podróżujemy?

Nie chodzi wcale o to, żeby deprecjonować jeden środek lokomocji na rzecz innych. Istota sprawy tkwi w tym, żeby pokazać, iż nie zawsze szybciej i w pozycji siedzącej znaczy lepiej; że fizycznie jest niemożliwe, aby wszyscy wszędzie dojechali samochodem. Chciałem pokazać, że na pewnym etapie

samochód rzeczywiście ułatwia życie, ale później może zacząć je utrudniać. Od pewnego momentu nadmierne użycie samochodu zaczęło działać także przeciwko tzw. mobilności. I dziś ludzie, którzy stoją w korkach, nie są mobilni w żadnym rozumieniu.

Na czym polegają główne zagrożenia wynikające z transportu?

Jeśli chodzi o wpływ na dziką przyrodę, transport dzieli powierzchnię Ziemi na coraz mniejsze, zamknięte obszary. Przecina korytarze migracyjne zwierząt, powoduje hałas, który jest utrapieniem dla zwierząt i ludzi. Podobnie działa też na życie ludzi w mieście. W tej chwili nawet chodzenie po chodniku jest kłopotliwe z powodu ilości parkujących tam samochodów. Coraz trudniejsze jest przejście na drugą stronę ulicy, trzeba naciskać specjalne guziki, bardzo długo czekać, wspinać się na estakady, schodzić do tuneli, a wszystko po to, żeby ułatwić życie kierowcom samochodów.

Zmierzamy do modelu amerykańskiego, gdzie bez samochodu nie można zrobić zakupów, pójść do szkoły czy pracy. Dodatkowym aspektem sytuacji jest to, że człowiek zmuszony jest do zarabiania coraz większej ilości pieniędzy, po to, żeby kupić samochód, a potem go utrzymywać. Pogarsza to sytuację ekonomiczną i psychiczną człowieka, którego życie coraz bardziej staje się towarem zależnym od pieniędzy i od innych produktów, które można nabyć tylko za pieniądze.

Będąc na stypendium w Stanach Zjednoczonych, dowiedziałem się, że co świątlejsi Amerykanie uważają, iż w Europie pod względem rozwiązań komunikacyjnych jest lepiej, a u nich gorzej. I tak jest rzeczywiście, ponieważ na Starym Kontynencie zachowano w wielu miastach transport publiczny oraz ruch pieszki, podczas gdy w USA „kultura samochodu” jest rozdmuchana do monstrualnych rozmiarów. Na szczęście i tam w niektórych miastach władze starają się korzystać z dobrych europejskich rozwiązań komunikacyjnych. Przykładem może być Waszyngton, San Francisco lub Portland. Aczkolwiek teraz, za rządów prezydenta Busha, sytuacja zmienia się znów na niekorzyść.



Elegancka ulica w centrum, nowoczesny tramwaj, stara zieleń i chodnik. Fot. Jarosław Prasol

Niestety w skali makro także w Europie zaznaczają się niedobre tendencje, spada bowiem udział transportu publicznego i kolejowego. Jednak, przynajmniej w sferze deklaracji, eurokraci starają się temu zapobiec. Są też konkretne przykłady pozytywne, np. Londyn i Sztokholm – znane z ograniczeń dla ruchu samochodowego.

Wśród krajów naszego regionu Polska jest przykładem bardzo negatywnym, zaś Czechy najbardziej pozytywnym. Przez ostatnie 10 lat Czechy wydawały każdego roku więcej na koleje niż na autostrady, podczas gdy w Polsce wydaje się ponad dziesięć razy mniej na kolej niż na drogi. W liczbach bezwzględnych Czesi wydają dwa razy więcej na kolej niż Polacy, chociaż są krajem cztery razy mniejszym.

Czy istnieje szansa na zmianę funkcjonującego modelu?

Pewne pozytywne symptomy można dostrzec. Niektórzy posłowie w komisji infrastruktury wydają się rozumieć zagadnienia, o których tu mówimy. Przewodniczący obecnej komisji infrastruktury był współtwórcą mazowieckich kolei regionalnych, jest w Sejmie trochę ludzi światłych. Należy jednak pamiętać, że oprócz niezwykle silnej grupy zwyczajnych autostradowych lobbystów jest też sporo zwykłych posłów, którzy obiecali swoim wyborcom, że gdy wejdą do Sejmu, to załatwią im autostradę, obwodnicę lub nową drogę.

W ten sposób co roku topi się wiele miliardów w bezsensownych inwestycjach, które są szkodliwe dla

środowiska, dzięki przyrodzie i ludzi oraz nie rozwiązują żadnych problemów transportowych. Wypowiedzi ministra infrastruktury, pana Jerzego Polaczka, że trzeba budować więcej autostrad, bo mają być one zamachowym kołem gospodarki, są bardzo niepokojące, tak samo jak uległość wobec lobby drogowego w sprawie Rospudy.

Jaki wpływ na rozwój alternatywnych form transportu ma promowanie budowy autostrad?

Taki, że jeśli pieniądze budżetowe są wydawane na autostrady, to nie są wydawane na kolej; w miastach, jeśli pieniądze idą na drogi, to nie będą wydatkowane na chodniki lub tramwaje. Na szczęście jest coraz więcej oddolnych inicjatyw mieszkańców lub samorządów i gdzieś przywraca się nawet lokalne połączenia kolejowe na liniach zamkniętych za poprzednich rządów.

Przez lata prowadziłeś kampanię „Tiry na tory”. Co udało się osiągnąć?

Właśnie minęło dziesięć lat tej kampanii, 31 marca 1996 r. pod Urzędem Wojewódzkim w Krakowie robiliśmy pierwszą pikietę w jej ramach. Co udało się osiągnąć przez te lata? Z konkretnych rzeczy – wstrzymaliśmy kilka budów autostrad, do dzisiaj nie ma pozwolenia na budowę autostrady w Łodzi, wygraliśmy sprawę w NSA i wstrzymaliśmy ogromną inwestycję na kilka lat. Drugim konkretnym sukcesem była akcja w Wielkopolsce, gdzie udało nam się uświadomić tamtejszych rolników i przekonać osoby wywłaszczane z ziemi do zorganizowania się i walki o swoje prawa. Dzięki temu uzyskali wielokrotnie większe odszkodowania. Dużym sukcesem było też to, że udało nam się sprawę nagłośnić. Zdobyliśmy ponadto sporą wiedzę na temat autostrad i sądzę, że wielu ludziom tę wiedzę przekazaliśmy. Powstały liczne publikacje, wystawy, byliśmy obecni w Sejmie, urzędach miejskich. Swego czasu organizowaliśmy dużą akcję na Górze św. Anny, która, co prawda, zakończyła się lokalnie przegraną, ale pamięć o niej jest dla nas nieustającą inspiracją, by się nie poddawać.

O tym, że daliśmy się we znaki lobby autostradowemu świadczy także to, iż przeciwko nam podjęto działania na wielką skalę. Przede wszystkim zaczęto nas szkalować i próbowano skompromitować, poprzez sprawę o tzw. „haracze”, która, z dzisiejszej perspektywy, wygląda na świadomie montowaną prowokację. Podejrzewam, że wydano wtedy duże pieniądze na media i dziennikarzy, którzy się tym zajmowali w sposób ewidentnie skoordynowany. Ten proces agresywnej nagonki na reprezentantów szeroko rozumianego myślenia ekologicznego ma miejsce nie tylko w Polsce, ale również na całym świecie. Niedawno tłumaczyłem tekst Dave'a Foremana, gdzie pisze on, jak brutalnie i zarazem perfidnie są atakowani ekolodzy w Stanach Zjednoczonych – obrońcy życia są w ten sposób zmuszani do działań na poły partyzanckich.

Czy można się doszukać pewnych analogii ze sprawą Via Baltiki?

To przykład tego, jak lobby autostradowo-paliwowemu udaje się wmówić lokalnej społeczności, że ekolodzy są przeciwko nim, a wspinające lobby autostradowe chce ludzi wyzwolić z uciążliwości ruchu samochodowego, poprzez budowę drogi przez piękne tereny przyrodnicze. Podczas gdy tak naprawdę jest odwrotnie. Przecież tiry tam jeżdżą nie dlatego, że są wysyłane przez ekologów, lecz dlatego, że jest taka, a nie inna polityka transportowa. Mamy nawet sygnały, że specjalnie hamuje się ruch przez inne drogi, aby zwiększyć ruch w Augustowie, by mieszkańców doprowadzić do desperacji. Niestety mieszkańcy nie znają w ogóle alternatyw dotyczących zmniejszenia ruchu samochodowego, np. poprowadzenia Rail Baltica, czyli drogi kolejowej, która również jest w planach Unii Europejskiej jako priorytetowa, przed budową autostrady. Tak więc mamy tu do czynienia z ewidentną nieuczciwą manipulacją, w której biorą udział media i urzędy państwowe.



Dzień bez samochodu. Fot. Małgorzata Małochleb

Jakie wymierne korzyści dla przyrody przyniosły działania w ramach kampanii „Tiry na tory”?

Staraliśmy się wpłynąć na zmianę całej polityki transportowej, na kształt budżetu państwa i strukturę wydatków. Więc ileś tam złotych więcej np. na odszkodowania dla rolników czy ileś tam lat procesów, to konkretne obszary, które nie zostały w tym czasie i za te pieniądze zniszczone. Generalnie chodzi o to, żeby budując autostrady nie zaniżano cen za wykup gruntów (co miało miejsce), by płacono odpowiednie odszkodowania dla ich właścicieli. Ponadto promujemy ideę włączania wszystkich kosztów środowiskowych, tak by inwestorzy pokrywali wszelkie straty związane z zanieczyszczeniem, hałasem i oszpecceniem krajobrazu. Obecnie są one spychane na barki społeczeństwa. Koszty społeczne są zresztą nierozdzielnie związane z kosztami przyrodniczymi. Im mniej dzikiej przyrody, tym gorzej żyje się ludziom i żadne sztuczki językowe z „mobilnością” czy „wzrostem gospodarczym” tego nie zmieniają. Za nami jest biologia i prędzej czy później prawda wyjdzie na jaw, a do tego czasu chodzi po prostu o jak najskuteczniejsze powstrzymanie tego betonowego walca, za którym stoją ogromne siły ciemnoty, dolara i pałki.

Interesuje Cię również zagadnienie planowania przestrzennego w mieście, by było ono przyjazne dla człowieka i przyrody. Zwracasz uwagę na problem tzw. rozpełzania się miast. Dlaczego to zjawisko jest destrukcyjne dla środowiska?

Rozpełzanie się miast niszczy je i pozbawia funkcji kulturotwórczych. Powoduje, że miasto nie ma swojego centrum, czyli tego miejsca, gdzie wymienia się myśli, obcuje z kulturą, gdzie ludzie ze sobą rozmawiają. I to zanika, ponieważ ludzie mieszkając w domkach z ogródkami nie spotykają się. Z tych domków jadą samochodem do pracy, supermarketu, i miasto jako tradycyjne miejsce wymiany myśli zanika. To społeczny wymiar tego problemu, ale jest też aspekt dotyczący przestrzeni – miasta stają się coraz większe. Żeby wydostać się poza nie, trzeba pokonać wiele kilometrów, do czego zwykle potrzebny jest samochód, i dochodzi do tego, co spotkać można w Stanach Zjednoczonych, że powstają niekończące się przestrzenie, które trudno nazwać miastem lub wsią. Doskonale widać to z samolotu, lecąc choćby nad Long Island do Nowego Jorku. Gdy to zobaczyłem, wydawało mi się, że ujrzałem gigantyczny obóz koncentracyjny – pole podzielone na identyczne kwadraciki, z takimi samymi ogródkami i domkami.

W Polsce wśród klasy politycznej i medialnej pokutuje także pogląd, że im miasto jest większe, tym lepiej. A przecież te największe pod względem liczby ludności – Mexico City, Sao Paulo – są miastami biedoty z enklawami luksusu, gdzie generalnie jakość życia jest niska. Miasta małe i średnie, jak np. Genewa, Sztokholm czy Helsinki są takimi, w których żyje się o wiele lepiej.

Gdzie tkwi przyczyna tego zjawiska?

Theodore Roszak pisał, że są dwie przyczyny. Z jednej strony człowiek, który jest istotą biologiczną i psychiczną, tęskni do przyrody i wsi, chce mieć swój kawałek ogródka i zieleni, z drugiej zaś strony jest ekonomicznie związany z miastem i próbuje te dwie rzeczy pogodzić. Inną przyczyną jest to, że jakość życia w centrum miasta i pogarszanie się stosunków międzyludzkich sprawia, iż czujemy się bezpieczniejsi w zamknięciu, otoczeni płotem, murem lub pancernem samochodu. Inni ludzie są, nie bez racji, postrzegani jako wrogowie. I jest to samonapędzający się mechanizm. Im więcej ludzi zaczyna się bać, tym bardziej ulice pustoszeją, zwiększa się ruch samochodowy, rośnie ilość zjawisk patologicznych.

Z centrów miast uciekają głównie bogatsi, którzy budują na obrzeżach miast swoje „zamki”, reszta ich nie obchodzi. W centrum zostają ludzie ubożsi, postępuje „slumsyfikacja”. Podobne procesy obserwowano w schyłkowym okresie Rzymu i Bizancjum, więc być może jest to coś analogicznego do życia np. ula czy mrowiska, które też mają swoje fazy.

Jak to wygląda na przykładzie Krakowa?

Kraków jest atrakcyjnym miastem, bo zachował cały tradycyjny układ urbanistyczny. Tutaj zjawisko ucieczki nie jest jeszcze tak mocno zauważalne. Niemniej jednak domy w centrum tracą funkcję mieszkalną i coraz częściej zostają przeznaczone przez właścicieli na biura i hotele lub na okresowy wynajem. To też jest niedobre, bo centrum miasta powinno spełniać także funkcję mieszkalną. Jeżeli niewiele osób na stałe mieszka w centrum i się z nim identyfikuje, to mało kto dba o jego długofalowe interesy. Ludzie, którzy tam tylko pracują, nie myślą o nim w kategoriach czegoś własnego. Muszą tylko jakoś tam dojechać, a to z kolei wiąże się z budowaniem dróg dojazdowych i degradacją okolicznych dzielnic. Mamy więc enklawę luksusu dla turystów, otoczoną wianuszkami slumsów i rozrastające się przedmieścia, gdzie główną rozrywką jest grill.

Od lat jakość życia w Krakowie systematycznie się pogarsza przez zatrucie spalinami, hałas, brud, wandalizm, chuligaństwo oraz niszczenie terenów zielonych w centrum. Na szczęście jest tu jeszcze wciąż dobry transport publiczny, można tu żyć bez samochodu.

Czy są jakieś miasta, w których te zjawiska nie występują?

Niedawno byłem w Edynburgu, każdy nowy budynek musi być tam wpasowany w otoczenie innych domów oraz w miejscową przyrodę. Dbą się o estetykę, nawet w kwestii kształtu okien, drzwi czy płotów. Podobne przykłady można znaleźć również w Skandynawii.

Dobre rozwiązania transportowe zastosowano w Londynie, gdzie radykalnie ograniczono wjazd samochodów do centrum, inwestując zarobione na kierowcach pieniądze w rozwój transportu publicznego. Od stycznia br. tak samo jest w Sztokholmie. Znam również takie miejsca, gdzie po wielu dziesiątkach lat przywraca się komunikację tramwajową, którą kiedyś zniszczono, np. w Genewie czy Strasburgu.

W Stanach Zjednoczonych też są takie przykłady. W Portland i kilkudziesięciu innych miastach wprowadzono plany zagospodarowania przestrzennego i sztywne granice przestrzeni zurbanizowanej, których nie można przekroczyć, przywraca się transport publiczny. Warto wiedzieć, że w latach 30. w każdym mieście amerykańskim były wspaniałe funkcjonujące tramwaje, w co dzisiaj trudno uwierzyć.

W Polsce wciąż dominują raczej złe tendencje. Przy czym jest charakterystyczne, że lokalne władze z reguły chcą więcej betonu i spalin, podczas gdy mieszkańcy są na ogół przeciw. To pokazuje, jak bardzo niesprawne są mechanizmy demokratyczne, które w Polsce oznaczają, że wybory wygrywa tylko ten, kto ma dużo pieniędzy na kampanię. W Krakowie poprzedni prezydent miasta zrobił wiele złego. Wybudował w centrum miasta trasy szybkiego ruchu i mosty dla samochodów, wszystko pod hasłem, że chce odciążać zakorkowane ulice. Ale te ulice, które były zakorkowane, są jeszcze bardziej zakorkowane, przy okazji w wielu dzielnicach pogorszyła się jakość życia, zaś miasto zostało zadłużone. Ale informacji o tym nie znajdzie się w żadnym z lokalnych mediów.

Polskie miasta zalewa potop wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, które destrukcyjnie wpływają na relacje społeczne i lokalną gospodarkę. W Krakowie swego czasu udało się wam nie dopuścić do budowy zespołu supermarketów Ivaco przy Błoniach.

We wszystkich przypadkach, w których braлиśmy udział, prawo było po naszej stronie, lecz Polska jest krajem, w którym obowiązuje prawo bogatszego. Dzieje się to przy biernej postawie urzędów, łącznie z prokuraturą. Na tym polega problem. Gdyby prawo było konsekwentnie stosowane, to większość supermarketów nigdy by nie powstała. W tej kwestii, moim zdaniem, mieliśmy do czynienia z korupcją na ogromną skalę i lobbowaniem za pieniądze.

Nasza batalia przeciw Ivaco w Krakowie trwała aż 7 lat. Trwało to tak długo, gdyż wielokrotnie było łamane prawo i nikt nie reagował. Sprawa doszła aż do NSA, gdzie wygraliśmy, wszystkie urzędy i instancje odwoławcze, które miały z tą sprawą do czynienia, działały wbrew prawu lub obok niego. Tu też tkwi główna przyczyna tego, że w Polsce powstało tak szybko tak wiele supermarketów.

Tak nawiasem mówiąc, Ivaco znowu dało ostatnio o sobie znać, bo oni mają pieniądze i mogą czekać, a prywatni ludzie, którzy działają społecznie, po kilku latach są po prostu fizycznie wykończeni. Jest to wina tchórzliwych bądź skorumpowanych urzędników, którzy żyją z ich podatków, ale którym te całkiem niezłe pensje niestety nie wystarczają.

Dlaczego handlowe obiekty wielkopowierzchniowe wpływają destrukcyjnie na ekonomię, stosunki społeczne i funkcjonowanie miast?

Na ekonomię wpływają źle dlatego, że mamy do czynienia ze zjawiskiem powstawania monopolu, a te zawsze źle wpływają na gospodarkę. Producenci stają się całkowicie zależni od monopolistów. Swego czasu głośna była ta sprawa w Szwajcarii, gdzie dwie sieci handlowe, skądinąd o bardzo przyzwoitych korzeniach - Migros i Kooperatywa, opanowały około 80% rynku. Ceny w obu były przez wiele lat stałe, natomiast sumy, które płacono producentom spadły aż o połowę. Gdy ci protestowali, odpowiadano im, że taki jest rynek i jeśli nie chcą, to mogą swoje produkty sprzedać komuś innemu. Problem jednak polegał na tym, że nikogo innego na rynku już nie było...

Hipermarkety negatywnie wpływają też na jakość życia w mieście, poprzez generowanie ruchu samochodowego, gdyż każdy supermarket ma obok siebie ogromny parking na kilka tysięcy samochodów. Wielkość tych parkingów w Krakowie zawsze była przedmiotem różnych nadużyć prawa. Hipermarkety odgrywają też dużą rolę w procesie szpecenia krajobrazu i obniżania jakości konsumpcji.

Zajmujesz się również problematyką zieleni w mieście. Jak wygląda to na przykładzie Krakowa? Czy istnieje możliwość aby nie była ona dewastowana?

Miasto po części jest naturalnym środowiskiem człowieka, krzyżują się w nim działania czysto ludzkie, ale również powinno tam być miejsce dla reszty przyrody. To, co obserwuję, to niestety coraz większe wyobcowanie człowieka. Dla ludzi dzika przyroda coraz częściej przestaje być odczuwana jako potrzebna. To zjawisko dotyczy zresztą nie tylko miast, ale i mieszkańców wsi. Ludzie coraz częściej chcą żyć w otoczeniu wybetonowanym, wyłożonym kostką brukową - gdzie, jeżeli coś już miałoby rosnąć, to musi być równo przycięte i najlepiej jeśli nie będzie zrzucało liści.

Przyroda często jest wartościowana negatywnie. Spotykam się z taką opinią, że drzewa są złe, bo lecą z nich liście, które później trzeba sprzątać. Kiedyś w Krakowie była taka głośna sprawa, że małe dziecko poparzyło się pokrzywami. Wybuchła wielka afera, w gazetach pisano, że to skandal, że pokrzywy nie zostały wycięte. W ten sposób przyroda kreowana jest na wroga człowieka, zaś człowiek staje się jakby bytem nie z tego świata. Można zaryzykować stwierdzenie, że mamy do czynienia ze spełnieniem się wizji Aldousa Huxleya. Oglądałem niedawno świetny film pt. „Czeski sen”. Jedną z badanych tam osób - kilkunastoletnia dziewczynka, przez cały dzień chodziła po dzikich terenach, i po tak spędzonym dniu, poczuła się tak źle, że wieczorem musiała pójść do Tesco. To było dla niej, jak stwierdziła, coś takiego, jakby po deszczowym dniu, wieczorem zaświeciło słońce. I to jest dokładnie to, o czym pisał Huxley. Zresztą kiedyś sam wyłapałem taki tekst, pisany przez znaną i na pozór kulturalną dziennikarkę „Gazety Wyborczej”, która prezentowała taki sposób myślenia - świat jest dobry i bezpieczny, gdy jest sterylny, czysty, betonowy. Właśnie ta postawa przekłada się na stosunek człowieka wobec zieleni czy drzew, które są o tyle dobre, o ile nie „zagrożają” samochodom, o ile nie gubią liści, a przez to nie zmuszają człowieka do pracy fizycznej. W praktyce oznacza to wycinanie pięknych starych drzew i sadzenie w ich miejsce jakichś

pretensjonalnych krzaczków, jak w ogródkach nowobogackich, a w wyniku używania soli i spadku odporności drzew coraz więcej z nich traci w Krakowie liście już w lipcu.

Wydaje mi się, że mamy do czynienia z czymś takim, iż poprzez zaburzenia równowagi mnożą się różne agresywne, obce gatunki i choroby, np. kleszcze, ptasia grypa - i być może człowiek działając przeciw przyrodzie, rzeczywiście doprowadza do sytuacji, w której ta przyroda jest dla niego coraz bardziej nieprzyjazna. Problem polega jednak na tym, że człowiek nie dostrzega tego, co jest przyczyną, a co skutkiem. To nawiasem mówiąc klasyczna definicja głupoty.

Czy istnieje taka możliwość, by miasto było przyjazne dla człowieka i przyrody?

Myszę, że trzeba odejść od pojmowania wszystkich procesów w świecie na zasadzie wznoszącej się linii prostej. Przyroda jest takim układem, który ani nie postępuje, ani się definitywnie nie cofa, w niej wszystko jest w pewnej zależności, w dynamicznej równowadze.



Jeśli chodzi o urbanizację, to opowiadam się za średnią skalą i poszukiwaniem harmonii, czyli próbą godzenia różnych potrzeb. Czy jest to możliwe? Wydaje mi się, że dzisiaj ciągle da się znaleźć takie miejsca, gdzie w mieście żyje się dobrze.

Ale ogólna tendencja jest negatywna i z dzisiejszej perspektywy, gdy myślę o swojej ulicy sprzed 20 lat, wiem, że było tu o wiele lepiej niż teraz. Wiem jednak, że trzeba dążyć do tego, aby przywrócić ten stan, ale będzie to możliwe jedynie w wypadku, gdy będziemy coś w tym kierunku robić. Gdy nie będziemy robić nic, to nie tylko nic się nie zmieni, ale zmieni się na gorsze i to też prawda mająca swe ekologiczne uzasadnienie.

Dziękuję za rozmowę.

Kraków, 11 marca 2006 r.

Olaf Swolkiń (ur. 1960 r.) - socjolog i historyk. Autor książki „Nowy ustrój te same wartości. Rzecz o tym dlaczego współczesny człowiek niszczy swoje środowisko naturalne” (Zielone Brygady, 1995). Od 1996 do 2003 roku, we współpracy z Fundacją Rockefeller Brothers Fund, koordynował ogólnopolską „kampanię na rzecz ekologicznego transportu - Tiry na tory”. Stypendysta Environmental Law Institute (1997) i German Marshall Found (2000) w Waszyngtonie w zakresie prawa ekologicznego oraz transportu i zagospodarowania przestrzennego. Prezes Federacji Zielonych Kraków i wicedyrektor Instytutu Spraw Obywatelskich, stały współpracownik dwumiesięcznika „Magazyn Obywatel”.

Olaf Swolkiń, *Polityka Transportowa*, wydana przez Federację Zielonych - Grupę Krakowską, Kraków, 2005 r.