

Pomimo sukcesu Rospudy przed nami wciąż wiele pracy. Rozmowa z Janem Jakielem

Co po latach przychodzi ci głowy, gdy myślisz o Rospudzie?

Jan Jakiel: To jedno z najtrudniejszych pytań, jakie zadano mi w ostatnim czasie.

Radość, że udało się osiągnąć sukces, pomimo trudności, które napotykałaliśmy przez te wszystkie lata. Wreszcie radość, że udało się osiągnąć to razem i uratować dolinę Rospudy, a jednocześnie stworzyć kawałek nowoczesnej infrastruktury transportowej w Polsce.

Jak to się stało, że inżynier stanął po stronie przyrodników i ekologów? Kilka lat temu brzmiało to trochę jak herezja?

Patrzę na to w ten sposób, że żyjemy w świecie, który coraz bardziej nas zbliża, każdy z nas jest coraz bliżej innych ludzi. Nie można dalej udawać, że nie ma zależności między przyrodą a infrastrukturą.

W moim postrzeganiu świata ogromne zasługi ma moja mama, która zawsze zwracała uwagę na kwestie przyrody, pokazywała jak bardzo ważny jest właściwy stosunek do zwierząt i szacunek do roślin. Dzięki temu, gdy zdecydowałem się podjąć studia inżynierskie, miałem trochę szersze spojrzenie niż moi koledzy - wiedziałem, że nie tylko beton, asfalt i stal są ważne. Gdy w 2004 r. Adam Bohdan z Pracowni zwrócił się do mnie o pomoc, to jedyny problem dotyczył tego, w jaki sposób zdobyć odpowiednie dane. Natomiast kwestia, czy w ogóle podjąć się tego tematu nie stanowiła dla mnie żadnego problemu.

Nie był to dla ciebie łatwy czas. Zaangażowanie w Rospudę było dla ciebie zapewne doświadczeniem odmiennym od codziennych spraw zawodowych. Co było wtedy dla ciebie najtrudniejsze?

Bardzo trudne było dla mnie zrozumienie, dlaczego moje zaangażowanie i sam temat są tak źle postrzegane przez środowisko drogowców. Nie jestem w stanie do dziś zrozumieć, dlaczego nadal jestem naznaczony ostracyzmem ze strony części tego środowiska. Nie rozumiem tego, jak można niektóre tematy w taki sposób ignorować. To wciąż dla mnie zagadka.

Swojej mamie zawdzięczam otwarte podejście do świata, i to w dużej mierze pozwoliło mi czas konfliktu wokół Rospudy przejść bez większych problemów. Tym bardziej, że był to dla mnie czas trudny z różnych względów - przeprowadzka z Krakowa do Warszawy, utrata pracy w związku z zaangażowaniem w sprawę Rospudy, wreszcie rozwód.

Natomiast niezwykle interesujący temat Rospudy dawał mi satysfakcję, z zaangażowaniem pokonywałem wszystkie przeszkody, z którymi musiałem się chcąc nie chcąc zetknąć.

Twoje środowisko - drogowcy - źle przyjęło twój wybór...

Zgadza się. Oczywiście byli wśród nich tacy, którzy wspierali, rozumieli temat, natomiast stanowili zdecydowaną mniejszość. Większość, którą - co zaskakujące - stanowili także młodzi ludzie, w moim wieku, nie rozumiała złożoności tematu i tego, jak ważne jest poszanowanie natury przy jednoczesnym rozwoju infrastruktury transportowej. Niestety dzieje się to do dzisiaj.

Od momentów kluczowych dla Rospudy minęło już 7 lat. Czy przez te lata zauważyłeś jakiś
Pomimo sukcesu Rospudy przed nami wciąż wiele pracy. Rozmowa z Janem Jakielem

postęp w środowisku drogowców, projektantów?

Na pewno coś się zmieniło, świadomość dotycząca pewnych tematów jest większa, zmieniły się też procedury. Natomiast widzę jedną bardzo niepokojącą rzecz – na rynku pracy pojawiło się pokolenie, które nie pamięta, jak bardzo ostry był konflikt o dolinę Rospudy, jak złożona była ta sprawa i skąd ta złożoność się wzięła. Oni niestety popełniają te same błędy, które były popełniane pod koniec lat 90. i na początku wieku.

Natomiast to, że infrastruktura transportowa kształtowana jest z większym poszanowaniem dla środowiska, nie wynika wcale ze zrozumienia, dlaczego tak jest. Gdy powstaje kolejne przejście dla zwierząt czy inne rozwiązania służące ochronie środowiska, to często z rozmów z tymi ludźmi wynika, że oni nie rozumieją, czemu to ma służyć. Uważają to za zbędny element, który tylko podnosi koszty i wydłuża czas realizacji inwestycji. Myślę, że aby to zmienić, ogromną pracę musi wykonać świat nauki, a w procesie edukacyjnym powinien być położony większy nacisk na sprawy środowiska, choćby tylko po to, żeby za kilka, kilkanaście lat nie doszło do takiego samego albo większego konfliktu.

To, co mówisz, jest pesymistyczne, skoro zmiany w środowisku inżyniersko-budowlanym są minimalne.

Wynika to z 16-letniej perspektywy bycia w branży. Przez te lata miałem okazję pracować w biurze projektowym, na budowie, teraz jestem urzędnikiem. Miałem okazję z różnych perspektyw doświadczyć, jak sprawy na styku infrastruktury, społeczeństwa, środowiska są rozstrzygane, jak te procesy wyglądają, i pomimo optymizmu, który pojawił się pod koniec 2010 r., teraz bardziej realistycznie podchodzę do pewnych kwestii. Zmieniło się wiele rzeczy, ale jeszcze bardzo wiele zmienić się musi.

Jak się domyślam bardziej w ludziach, a niekoniecznie w przepisach...?

Przepisy się zmieniły, temat edukacji to kolejna ważna sprawa, o której już mówiłem, natomiast warto pamiętać, że w czasie kulminacji Rospudy udało nam się zbudować znaczny kapitał ludzki – ponad 150 tys. podpisów za ochroną Rospudy było ogromnym wydarzeniem, ale ten kapitał gdzieś znikł. Nigdy potem wokół spraw ochrony środowiska nie udało się takiego kapitału społecznego stworzyć, pomimo mojej nadziei na budowę społeczeństwa obywatelskiego.

Spółeczeństwo obywatelskie jest potrzebne. Podam przykład budżetu partycypacyjnego, który może prowadzić do różnych rozstrzygnięć – część ludzi będzie chciała parku, infrastruktury dla dzieci, infrastruktury rowerowej, a część budowy parkingu czy powstania kolejnego kawałka drogi. Te głosy są różne, natomiast niekoniecznie wszystkie działają na korzyść społeczeństwa i środowiska, często bowiem działają tylko na korzyść jednej dobrze zorganizowanej grupy.

Jak myślisz, co pchało ówczesne władze i drogowców do forsowania budowy drogi przez bagna Rospudy?

Ówczesne władze nie odpowiadają w całości za zaistniałą sytuację. Musimy pamiętać, że ten konflikt rozpoczął się i trwał za rządów AWS, potem SLD, PiS, wreszcie PO. Każdy z decydentów odpowiada po części za ten konflikt.

Gdyby jednak poszukać czegoś, co jest wspólne dla wszystkich, byłaby to nieumiejętność przyznania się do błędu, jednoznacznego przyznania: „Popełniliśmy błąd. Spróbujmy to naprawić”. Moim zdaniem nie jest sztuką znalezienie winnego, sztuką jest podjęcie wyzwania i rozwiązanie problemu.

zostawiając to, co jest, bez względu na koszty, to będzie lepiej” niekoniecznie dobrze na tym wychodzą. Czasem warto się zatrzymać, potrzebna jest chwila refleksji, wyciągnięcie wniosków, zdanie sobie sprawy, jakie mogą być konsekwencje podjętych działań, bo być może ta chwila refleksji spowoduje, że podejmiemy inną, lepszą decyzję. I myślę, że tego zabrakło przez kilkanaście lat trwania konfliktu o Rospudę, i teraz też tego momentami brakuje przy innych sprawach drogowych. A trzeba pamiętać, że infrastruktura, którą obecnie tworzymy, pozostanie na dziesięciolecia, natomiast środowisko nie ma zdolności odtwarzania się w kilka lat, gdy zostanie zniszczone.

Czy Rospuda czegoś nauczyła drogowców? Historie z ostatnich miesięcy dotyczące S-7 (Skarżysko-Kamienna - granica woj. mazowieckiego) czy obwodnicy Mińska Mazowieckiego zdają się świadczyć niezbyt optymistycznie...

Zmiana procedur, większe poszanowanie dla spraw społecznych czy środowiskowych, nie wynikają z tego, że wzrósł poziom edukacji, ale często są efektem strachu przed konfliktem, konsekwencjami, wydłużeniem procesu inwestycyjnego czy poniesieniem większych kosztów. O ile łatwiej i przyjemniej prowadzony byłby proces inwestycyjny, gdybyśmy dysponowali lepszą wiedzą, mieli do siebie wzajemny szacunek i zrozumienie. Wtedy być może nie dochodziłoby do takiej sytuacji jak w Mińsku Mazowieckim, gdzie ginie człowiek.

Jesteś prezesem Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM. W waszej działalności widać troskę o sprawy środowiska. Skąd w was ta wrażliwość?

Myślę, że wynika ona z dążenia do pewnego rodzaju równowagi, wynikającej z hasła zrównoważonego rozwoju. Ta wrażliwość nie dotyczy tylko środowiska, ale także kwestii społecznych. Od samego początku działalności staraliśmy się tę równowagę zachować, natomiast w przypadku Rospudy sprawy środowiskowe odegrały najważniejszą rolę, zaś kwestie ekonomiczne i infrastrukturalne były na dalszym planie.

Przypadek Rospudy był jednorazowy, bo częściej przy realizacji inwestycji spotykamy się z konfliktami społecznymi. Społeczeństwo ma różne oczekiwania - ostatnio dużą rolę odgrywają kwestie dostępności. Nasze społeczeństwo się starzeje, więc coraz ważniejsze okazują się przeszkody architektoniczne, które na swojej drodze napotykają osoby starsze czy rodzice z dziećmi w wózkach.

Przykład z ostatnich tygodni, kiedy z kolegą jako urzędnicy braliśmy udział w konsultacjach społecznych dotyczących przebudowy trasy tramwajowej, pokazały nam, że kwestie społeczne (bezpieczeństwa pasażerów) są ważniejsze od kwestii infrastrukturalnych.

Wasze stowarzyszenie odniosło sukces, udało wam się aktywnie włączyć w procesy usprawniania komunikacji w Warszawie. Co z twojej perspektywy było najważniejsze?

Umiejętność współpracy. W przypadku Rospudy, gdyby nie współpraca, każda z organizacji, która brała udział w koalicji, działając samodzielnie nie odniosłaby sukcesu. Pracując w Warszawie widzę, że umiejętność rozmowy z różnymi ludźmi i organizacjami daje najlepsze efekty.

Co twoim zdaniem jest obecnie kluczowym problemem w Polsce, jeśli chodzi o sprawy środowiskowe w kontekście rozbudowy sieci drogowej i kolejowej?



Stoimy teraz przed wyzwaniem odbudowy sieci kolejowej, aby wprowadzić równowagę pomiędzy komunikacją drogową a kolejową. I tutaj stoimy przed kolejnym wyzwaniem, ponieważ infrastruktura kolejowa ma te same cechy, co drogową - mianowicie liniowość, co może skutkować potencjalnie takimi samymi problemami.

Wierzę, że doświadczenia zebrane przez ostatnie lata pozwolą, aby ten proces przebiegał sprawnie i efektywnie, choć prawdopodobnie nie unikniemy tych samych zagrożeń, które znamy z infrastruktury drogowej. Musimy umieć podejść do siebie z szacunkiem, zrozumieniem, nawiązać dialog i połączyć kwestie rozwoju infrastruktury z kwestiami ekonomii, ochrony środowiska i potrzebami społecznymi.

Mówiłeś o zagrożeniach - o jakich konkretnie myślałeś?

Tak samo jak drogi, linie kolejowe przechodzą przez obszary Natury 2000, są znaczącym generatorem hałasu. I tutaj będziemy musieli rozwiązywać kwestie kolizji i przebiegu tras, a czasem decydować się na zmiany przebiegu niektórych z nich.

Dziękuję za rozmowę.

Jan Jakiel - urodzony w 1980 r. Ukończył studia na Wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej. Zafascynowany infrastrukturą komunikacyjną postanowił w 2004 r. założyć Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM, którego jest prezesem. W 2010 r. został powołany przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na członka Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko. Wspierał swoją wiedzą Bank Światowy, Instytut Sobieskiego, Ministerstwo Środowiska, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i Polską Akademię Nauk oraz urzędy miast podwarszawskich i urzędy dzielnic m. st. Warszawy. Autor publikacji „Via Baltica - beton w bagnie” (2007, Uniwersytet Śląski), „Konflikt o Rospudę - sukces obywateli, przyrody i ekonomii” (2009, Katolicki Uniwersytet Lubelski), autor i współautor artykułów w czasopismach branżowych i pozarządowych oraz prezentacji na debatach i konferencjach. Regularny komentator zagadnień komunikacyjnych aglomeracji warszawskiej, miast polskich i kraju. Zdecydowany zwolennik dialogu społecznego, szerokiego dostępu do informacji publicznej i transparentności procesów inwestycyjnych. Obecnie pracuje w urzędzie na stanowisku specjalisty.