

Cele i założenia ruchu Road Protesters

W przypadku *Road Protesters* wyznawana ideologia przybiera formy działania określane jako protest lub „akcja bezpośrednia”. Akcja bezpośrednia polega na działaniach zmierzających do zatrzymania budowy drogi czy też autostrady, a tym samym ochrony miejsc przyrodniczo cennych, które na skutek przeprowadzonych prac ulegną zniszczeniu.

Logika protestujących w ten sposób jest prosta: im większe straty finansowe poniesie inwestor, państwo lub prywatna firma, tym większe są szanse na uratowanie dzikiej przyrody.

W tym celu, na terenie planowanych inwestycji uczestnicy ruchu *Road Protesters* zakładają obozy. Robią wszystko, by nie dać się usunąć z okupowanych terenów. Pomyślność *Road Protesters* nie zna granic: budują domy na drze-

Siatki oraz *Skywalk* rozpięte pomiędzy konarami drzew. Służą zarówno do potrzeb akcji bezpośredniej – uczestnicy chronią się na siatkach podczas likwidacji obozów, jak i wykorzystywane są na co dzień w celach rekreacyjnych.





System lin i siatek na terenie obozu w Fairmail.

wach, fosy i obwarowania wokół obozowisk, podziemne tunele, dodatkowo zabezpieczone trudnymi do sforsowania drzwiami i zaporami. Dopóki ludzie siedzą na drzewach, dopóty nie można tych drzew wyciąć, dopóki przebywają w tunelach, na teren obozu nie mogą wjechać podnośniki, aby ściągnąć ludzi z drzew. Walka z protestującymi pochłania wiele czasu, energii i pieniędzy. Trzeba bowiem zaangażować specjalne oddziały policji, opłacić prywatne agencje ochrony, które całymi miesiącami, dzień i noc, chronić muszą sprzęt budowlany przed zakusami ekosabotażystów.

Zmuszanie inwestora do wycofania się z terenu prac, niszczenie sprzętu, blokowanie i zamieszkiwanie na terenie, gdzie aktualnie prowadzi się prace jest podstawowym celem organizowania akcji bezpośrednich.

Jak mówią protestujący: „przez swoje działania pokazujemy jedynie realne koszty tych inwestycji, koszty nie mające wymiernej wartości pieniężnej, ponieważ powodują nieodwracalne szkody ekologiczne”.²⁰ Sprzeciw nie tylko dotyczy poszczególnych inwestycji drogowych realizowanych na terenie Wielkiej Brytanii, nosi on raczej nieco szerszy charakter, sprzeciwu wobec polityki trans-

20. Stacy Wakerfield,
Not For Rent.
Conversation with creative
activist in the u.k.,
Ewil Twin Publications,
Amsterdam, 1996, s. 26.

portowej państwa. Polityka transportowa nazwana przewrotnie przez ekowojowników jako *Car Culture*, zainicjowana została w epoce thatcheryzmu. Założeniem polityki transportowej był wzrost gospodarczy osiągnięty dzięki inwestycjom w branży samochodowej oraz budowie nowych dróg. Efektem ubocznym znacznego wzrostu liczby samochodów w Wielkiej Brytanii stały się również rosnąca emisja spalin, smog, oraz – mimo istniejącej sieci autostrad – korki drogowe i systematyczne zmniejszanie się i tak nikłego procentu powierzchni Wielkiej Brytanii pokrytej lasami.²¹ Ekolodzy postulują inne rozwiązania, alternatywą dla samochodu ma być transport publiczny, czyli kolej oraz autobusy, klasyfikowane jako mniej szkodliwe dla środowiska naturalnego. Problemem więc jest tu nie tyle istnienie samochodu *sensu stricte*, lecz nieprawidłowa polityka transportowa państwa, faworyzująca transport indywidualny, a jednocześnie traktująca po macoszemu transport zbiorowy.



Ogrodzony metalową siatką teren budowy obwodnicy w Newbury.

21. Jak podają źródła: 8% powierzchni Wielkiej Brytanii to tereny zalesione, dla porównania – tereny leśne obejmują 27% obszaru Polski. Tak niski procent zalesienia Wielkiej Brytanii związany jest z nadmierną eksploatacją surowca drzewnego.



Ogrodzenie terenu budowy może mieć kilkanaście kilometrów długości.

Obrońcy przyrody starają się wskazać błędy dotychczasowej polityki transportowej, udowadniając, że wzrost liczby autostrad nie zredukuje nadmiernego tłoku na drogach. Alternatywnym rozwiązaniem zaś może okazać się usprawnienie transportu publicznego.

Uproszczeniem byłoby jednak stwierdzenie, że jedynym celem *Road Protesters* są próby zatrzymania inwestycji związanych z powstawaniem nowych dróg, autostrad czy też zmiana polityki transportowej państwa. Akcja bezpośrednia jako zbiorowa forma działania generuje pomiędzy uczestnikami nową formę więzi społecznych. Ujmując to inaczej –

tworzy odrębną grupę psycho-społeczną, opartą na wspólnym odczuwaniu niesprawiedliwości otaczającego ich świata, konfliktu wartości wyznawanych przez grupę z wartościami ogólnospołecznymi. Przebywając przez długi czas w izolacji od siedzib ludzkich i dobrodziejstw cywilizacji, *Road Protesters* stworzyli własny system kulturowy. Każdy obóz to swego rodzaju mikroświat, z własnym terytorium, nazwą, zwyczajami i obowiązującym sposobem zachowania.

Oddajmy głos merrickowi, uczestnikowi ruchu, zarazem autorowi książki o proteście w Newbury: „Dla mnie Newbury to nie tylko

obwodnica. To nie tylko sprawa polityki transportowej ani zniszczenia środowiska. Protesty przeciwko budowie dróg i kampania przeciw CJB (*Criminal Justice Bill*, projekt prawa wprowadzający ograniczenie swobód obywatelskich, między innymi organizowania wolnych festiwali, prawa do obozowania na terenach *common area* czy *squattingu*) są inne od tych w najnowszej historii, ponieważ nie chodzi tu o pojedynczą sprawę ani o studentów, którzy są odrobinę radykalni zanim się ustabilizują, zaczną zarabiać pieniądze i mieć dzieci. To jest cała kultura, która wywodzi się ze wspólnego niezadowolenia, z interesowania się samym sobą i brakiem współodczuwania, które są nierozłączne związane z zachodnim społeczeństwem”.²²

22. merrick,
Battle for the Trees,
goodhaven ink, Leeds
1996, s. 57.