Między prawem a sprawiedliwością

Kategoria: Felietony
Opublikowano: poniedziałek, 14, lipiec 2025 07:18
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 1164

Już w starożytnym Rzymie sformułowana została paremia prawnicza *summum ius, summa iniuria* – najwyższe prawo, najwyższym bezprawiem. Nie chodzi tu oczywiście o to, że prawo z definicji jest niesprawiedliwe; paremia zwraca uwagę na fakt, że zbyt literalne odczytanie przepisów może prowadzić do niesprawiedliwości dziejącej się w blasku prawa. Sposób podejścia administracji rządowej do problemu mostu w Nowakowie jest doskonałą ilustracją tej właśnie paremii.

Najpierw kilka słów wprowadzenia. Przywołany most w Nowakowie to most na rzece Elbląg w ciągu drogi powiatowej (powiat elbląski). Wydawałoby się, że z takim obiektem nie powinno się wiązać zbyt wiele problemów. Faktycznie tak by pewnie było, gdybyśmy mówili o zwykłym moście. Nie jest to jednak zwykły most i zwykła rzeka – jest to niedawno wybudowany most obrotowy, bliźniaczy konstrukcyjnie do dwóch analogicznych mostów nad przekopem Mierzei Wiślanej, a rzeka Elbląg na tym odcinku stanowi tor wodny prowadzący do portu morskiego w Elblągu. Most musi się obracać, aby w określonych godzinach przepuszczać statki płynące do przywołanego portu. Jest ich co prawda obecnie niewiele, ale wraz z pogłębieniem toru wodnego przez Zalew Wiślany ruch statków powinien ulec intensyfikacji. Właśnie w związku z owym obracaniem zaistniał problem. Bardzo przyziemny – kto powinien ponosić koszty operowania mostem, a co najważniejsze – ewentualnych napraw mechanizmu obracania po końcu okresu gwarancji. Warto zaznaczyć, że most wymaga obecności operatora na miejscu, co oznacza, że w kosztach otwierania mieści się nie tylko energia elektryczna, czy konserwacja łożysk, ale również wynagrodzenie pracowników.

Odczytanie obowiązujących przepisów w bardzo literalny pozornie rozwiązuje problem. Zgodnie z przepisami obiekt inżynierski położony w ciągu drogi określonej kategorii stanowi część tej drogi. Skoro droga przebiegająca przez most jest drogą powiatową, to i most jest powiatowy. Skoro most jest powiatowy, to koszty związane z jego funkcjonowaniem powinien ponosić powiat. Przeszło milion złotych rocznie. Takie właśnie stanowisko prezentuje administracja morska w praktyce występująca w imieniu Ministerstwa Infrastruktury – wspierając się dodatkowym argumentem, że most został zbudowany na wniosek powiatu.

Taka interpretacja jest jednak drastycznie sprzeczna z zasadami sprawiedliwości. Koszty operowania mostem miałby ponosić powiat elbląski – tyle tylko że powiat nie odnosi z tego tytułu żadnych korzyści. Z punktu widzenia wspólnoty powiatowej kluczowa jest możliwość przejechania samochodów przez most. Możliwość przepłynięcia rzeką przy otwartym moście przez statki jest kluczowa dla armatorów statków, portu, a wreszcie państwa jako całości. Przepłynięcie torem wodnym obok otwartego mostu obrotowego nie wiąże się z obowiązkiem uiszczenia jakiejkolwiek opłaty przez przepływający statek. Port nie leży w granicach powiatu elbląskiego, a miasta Elbląg. Własnościowo z kolei stanowi jednoosobową spółkę należącą do gminy Elbląg. Oznacza to, że powiat miałby ponosić koszty związane z obsługą mostu, przy czym wynikające stąd korzyści finansowe i gospodarcze uzyskują inne podmioty. Mało to sprawiedliwe.

Nie zmienia tego wybudowanie mostu na wniosek powiatu, bo i tak most ten był konieczny. W jego miejscu znajdował się bowiem most pontonowy, który ze względu na swoją konstrukcję przy wysokim poziomie wody blokował zarówno ruch drogowy, jak i wodny. Po prostu wówczas jego elementy się wzajemnie klinowały, co wykluczało możliwość ich rozpięcia na potrzeby zapewnienia ruchu statków. Przy planowaniu sztandarowej inwestycji – budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – nie zauważono tego faktu. Innymi słowy – stworzono drogę wodną do portu w Elblągu jednocześnie pozostawiając w jej przebiegu istotną przeszkodę. Późniejsze doprojektowanie i wykonanie mostu w Nowakowie było zatem logiczną konsekwencją kierunkowej decyzji państwa o zwiększaniu

Phoca PDF

znaczenia portu w Elblągu. Czy więc inicjatywa powiatu w zakresie budowy nowego mostu powinna być przesądzająca w zakresie obowiązków jego utrzymania? Wątpliwe, zwłaszcza gdy popatrzymy na inne przykłady mostów obrotowych lub zwodzonych. Trzy przykłady.

Bliźniacze konstrukcyjnie względem mostu w Nowakowie mosty nad przekopem Mierzei Wiślanej – ze względu na powiązanie ich otwierania z otwieraniem śluzy są zarządzane przez Urząd Morski w Gdańsku. Koszty związane z ich funkcjonowaniem ponoszone są zatem z budżetu państwa. Jest to zrozumiałe i z tego powodu, że budowa drogi wodnej wraz z przekopem Mierzei Wiślanej była inwestycją państwową.

Most 100-lecia Niepodległości Rzeczypospolitej nad Martwą Wisłą położony na granicy Gdańska – znajduje się w ciągu drogi wojewódzkiej, a jest zarządzany przez Gdański Zarząd Dróg i Zieleni. Koszty ponosi zatem jednostka korzystająca jednocześnie z dochodów z portu.

Kładka piesza nad ujściem Słupii w Ustce – powstała z inicjatywy miasta, aby zaktywizować turystycznie zachodni brzeg Słupii. Jest zarządzana przez miasto, które też ponosi koszty z tym związane. Miasto jest przy tym właścicielem portu, a jednocześnie uzyskuje dochody podatkowe z turystyki.

Sytuacja mostu w Nowakowie jest zatem specyficzna ze względu na rozdzielenie tego kto płaci za funkcjonowanie mostu i tego kto na tym zarabia. Ciekawe, czy ktokolwiek we władzach centralnych dostrzeże ową specyfikę i zastanowi się nad sprawiedliwym uregulowaniem sytuacji. A może znów *summum ius, summa iniuria.*

Phoca PDF