



Autostrady w oczach większości Polaków i polityków to recepta na wszelkie zło, tj. korki, spaliny, zmniejszenie liczby zabitych i rannych na drogach, szybszy czas przejazdu z punktu A do B. W oczach ekologów autostrady generują przede wszystkim wzrost natężenia ruchu i jego negatywnych skutków, trwałą fragmentację siedlisk oraz ich zniszczenie, z reguły niedostateczne środki łagodzące i kompensujące negatywy środowiskowe i przestrzenne, więcej hałasu i zanieczyszczeń, a z perspektywy nauk z Krajów Zachodnich – wielogodzinne korki.

Summary

The majority of Polish people perceive highways as the solution to every evil, such as traffic jams, exhaust fumes, reduction in number of the killed and wounded on roads, shorter time of journey from point A to B. In the eyes of environmentalists, however, highways usually mean increase of both traffic and its adverse effects, permanent fragmentation and destruction of animal habitats, generally inadequate means for compensation of negative environmental and spatial effects, more noise and pollution, and, like in the western countries, the long-hour-traffic jams.

 Radosław Gawlik, Zieloni 2004

O co chodzi ekologom i Zielonym?

Nie bać się Natury 2000!

Ekolodzy twierdzą i potrafią to udowodnić, że **każda nowa droga**, łącząca się z nową lokalizacją w terenie, **ma negatywny wpływ na środowisko**. Sprowadza się on do:

- trwałego zajęcia przestrzeni (ziemi rolnej, lasu, cennych gruntów miejskich),
- fragmentacji oraz niszczenia siedlisk roślin i zwierząt,
- hałasu i zanieczyszczeń związanych z komunikacją,
- negatywnego wpływu na zdrowie ludzi.

Propozycje ekologów i Zielonych w sprawie transportu

Rozumna władza powinna sterować mobilnością społeczeństwa. Obecni przedstawiciele władzy postępują mało rozumnie. Przykładowo najpierw sprzedają tereny pod hipermarkety lub osiedla mieszkaniowe w terenach podmiejskich, po czym są zaskoczeni zakorkowaniem całych kwartałów miast na skutek wygenerowanego ruchu klientów lub mieszkańców. Rozumna władza mówi projektantom i urbanistom: macie tak projektować rozwój miasta, aby ograniczać mobilność pojazdów samochodowych (które są przekleństwem aglomeracji, o czym poniżej).

Jeśli ludzie mają się przemieszczać, winni korzystać przede wszystkim z transportu przyjaznego środowisku. Dlatego bardziej niż w udrażnianie miast dla rosnącej niepoohamowanie liczby indywidualnych pojazdów samochodowych należy inwestować w rozwój transportu:

- zbiorowego miejskiego,
- zbiorowego dalekomiejskiego (kolejowego i autobusowego),
- rowerowego (50% podróży w Danii odbywa się na rowerze; w centrum Kopenhagi w godzinach szczytu nie widać korków!),
- podróży pieszych.

Rozumna, a nie oportunistyczna i schlebiająca kierowcom aut władza powinna mieć odwagę powiedzieć „defaworyzujemy motoryzację indywidualną. W interesie wszystkich, także samych kierowców, tworzymy bardziej efektywne warunki do sprawnego i komfortowego przemieszczania się”. Rozumna i **odważna władza winna inwestować w nowe systemy transportowe**, jak np. w opracowany na XXI w., wyglądający na futurystyczny, a będący zupełnie realistycznym, system automatycznej kolei gondolowej sterowany komputerowo, zwany MISTER. Cechuje się on bardzo niskimi kosztami energetycznymi w porównaniu z pozostałymi rodzajami transportu i dodatnią dochodowością (wszystkie inne systemy publiczne są deficytowe).

Projektanci zrobili następujące porównanie na 1 pasażerokilometr:

- MISTER - 2 grosze (dochód 2 zł na bilet),
- metro -10 groszy (deficyt 5 zł na bilet),
- tramwaj - 20 groszy (deficyt 1 zł na bilet),
- autobus - 30 groszy (deficyt 1 zł na bilet),
- samochód - 25 groszy.

Emisję CO₂ można oszacować jako proporcjonalną do zużycia energii (MWh). W takim razie oszczędność na emisjach CO₂ oraz kosztach ropy/benzyny w systemie MISTER wyniesie od 5 do 15 razy na każdy pasażerokilometr.

Skoro w samym Londynie metro przewozi 8 mld pasażerokilometrów na rok, to szacunek oszczędności w Polsce, gdyby tylko 20% transportu miejskiego w miastach odbywało się za pomocą systemu MISTER, wyniosłby miliardy złotych oszczędności rocznie. Dlatego

nie przeprowadza się podobnych testów w którymś z miast, gdy mamy specjalny priorytet w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko - „transport przyjazny środowisku”?

Oto pytanie. Zapewne chodzi o brak „króla”, który nie myśli kategorią następnych wyborów za 2 lata. A także brak odwagi naszych polityków.

Sprzeciw Zielonych nie tylko z powodów środowiskowych

Auto - cudowny wynalazek, dający poczucie wolności - powoli stało się demurkiem pożerającym planetę i człowieka. Około 1990 roku niemieccy Zieloni głoszą: samochód to zabójca miejsc pracy, przyrody i gospodarki. Popierają to liczbami i domagają się podniesienia ceny benzyny do 5 DM z ok. 2 DM. Ta odwaga głoszenia niepopularnych hasel kończy się dla nich przykro - na 4 lata znajdują się poza niemieckim Bundestagiem.

Wielu ludzi w Polsce, nie tylko Zielonych i ekologów, podziela negatywny stosunek do aut. Jednocześnie większość Polaków ma stosunek bezkrytycznie pozytywny do rozwoju motoryzacji i budowy dróg lub relatywizuje negatywy, koncentrując się na plusach wynikających z posiadania samochodu.

Wady przeciętnego auta

Samochód jest:

- urządzeniem nieefektywnym ekonomicznie, energetycznie i transportowo: masa ponad 1 t, dla przewiezienia najczęściej 1 człowieka o masie poniżej 0,1 t (większość podróży autem to podróże pojedynczych osób - kierowców);
- pożeraczem przestrzeni (drogi, parkingi);
- niszczycielem czystego powietrza i równowagi klimatycznej;
- do wymiany na inny wynalazek - w epoce kryzysu energetyczno-klimatycznego środka transportu wraz z systemami transportowymi muszą się zmienić, gdyż udział transportu w światowej emisji gazów cieplarnianych sięga ok. 30%;
- narzędziem corocznej masakry, do której wszyscy w Polsce się przyzwyczaili: z ofiar wypadków można by stworzyć małe miasteczko trupów (ok. 5,5 tys. osób) i całkiem spore miasto rannych (ok. 70 tys.)

Jak ograniczać skutki środowiskowe transportu samochodowego?

Istnieją różne możliwości łagodzenia skutków wpływu transportu samochodowego na środowisko. Oto kilka przykładów:

- wybór wariantu „mniejszego zła” - zwiększanie przepustowości dróg poprzez ich poszerzanie, dobudowywanie pasów ruchu wzdłuż istniejących tras zamiast prowadzenia nowych tras w „dziewiczym” środowisku przyrodniczym,
- wprowadzenie automatycznych systemów sterowania ruchem w miastach,
- przyjęcie jako priorytet komunikacji zbiorowej, połączone z zachęcaniem kierowców do zostawienia aut w domu (konsekwentnie budowaną infrastrukturą rowerową równoległą z drogami lub w drogach używanych przez auta; finansowo - szerokim dostępem do komunikacji zbiorowej, niskimi kosztami parkingów; konkurencyjnością, jakością i szybkością transportu publicznego),
- systemowa zmiana - transport gondolowy MISTER.

► Co to jest Natura 2000?

W dużym uproszczeniu system ochrony przyrody UE ustanowiony został przez dwie dyrektywy: Ptasią i Siedliskową. W ramach tego systemu wyznacza się precyzyjnie obszary i opisuje, z jakiego powodu mają podlegać ochronie. Może to być:

- ochrona siedlisk-ekosystemów wraz z chronionymi przez UE zwierzętami lub roślinami (Dyrektywa Siedliskowa),
- ochrona wybranych gatunków ptaków (Dyrektywa Ptasia).

System został wdrożony w starej 15. krajów UE. Kraje te mają określone docelowe obszary Natura 2000.

Obecnie Natura 2000 jest wdrażana przez 13 nowych w UE krajów. Polska jest niestety na końcu peletonu, ze skutkami utrudniającymi możliwości realizacji inwestycji. Komisja Europejska nie godzi się na inwestowanie tam, gdzie trwa proces ustalania obszaru Natura 2000 i istnieje podejrzenie, że mogą się tam znajdować gatunki lub siedliska chronione.

Tak oto zapowiadane solidarnie po kolei przez lewicę (SLD) i prawicę (PiS) przyspieszenie, polegające na ukryciu Natury 2000 przed Komisją Europejską, okazało się opóźnieniem, które wciąż jeszcze nadrabiamy.

Krótką niechlubna historia Natury 2000 przedstawia się następująco. W latach 2003-2006 organizacje pozarządowe i Zieloni 2004 slali listy do kolejnych premierów: Millera, Belki i Kaczyńskiego w sprawie niewłaściwej polityki Polski wobec Natury 2000. Listy te nie odniosły jednak zamierzonego skutku, a kolejne rządy nadal prowadziły politykę „ukrywania” obszarów Natura 2000 zinwentaryzowanych przez naukowców i organizacje pozarządowe przed UE.

Lata 2005-2007 to okres wojny z Komisją Europejską oraz ekologami. Symbolem tego konfliktu stała się Rospuda. Polscy politycy nie wierzyli, że Komisja Europejska postępuje „śmiertelnie” poważnie w sprawie ochrony środowiska i przyrody oraz wymogu przestrzegania dyrektyw UE, a z przysłowiowymi „motylkami i żabkami” nie ma żartów, jeśli znajdują się na drodze przewidywanej inwestycji i są objęte ochroną w ramach sieci Natura 2000.

Konstytucja RP mówi o rozwoju zrównoważonym - nie znaczy to na pewno, że najpierw inwestycje (czytaj: człowiek), a później - co się uda, to możemy ochronić - jak zdaje się rozumować większość tzw. pragmatyków.

Nieodłączne (d)efekty rozwoju cywilizacyjnego

Współczesne, antropogeniczne wymieranie gatunków jest największym w dziejach Ziemi (*Mass Extinction*). Każdego dnia może ginąć ponad 300 gatunków. Takie tempo jest 40 tys. razy większe niż przed pojawieniem się człowieka.

Powrót do poziomu współczesnej bioróżnorodności potrwa miliardy lat, czyli jest praktycznie niemożliwy. Naruszamy trwale równowagę ekosystemu Ziemi. Podcinamy gałąź, na której ludzkość siedzi od zaledwie kilku milionów lat. Grozi to tym, że gatunek ludzki po trwałym naruszeniu równowagi może zacząć wymierać. Dlatego właśnie pojawiły się rozważania i książki na temat zmian na Ziemi po wyginięciu człowieka.

Ustawy przyrodnicze i środowiskowe niezgodne z dyrektywami UE

Komisja Europejska bezskutecznie wskazywała kolejnym rządóm niezgodność ustaw przyrodniczych i środowiskowych

z dyrektywami Unii Europejskiej. Z powodu tych niezgodności doszło do zablokowania środków UE na inwestycje w Polsce (nie z powodu ekologów, a raczej polityki i niechlujstwa kolejnych rządów).

MRR podjęło precedensową próbę pomocy różnym podmiotom uczestniczącym w postępowaniach ocen oddziaływania na środowisko (OOŚ). Chodziło o to, aby nie hamować przygotowania do inwestycji w sytuacji sprzeczności naszego prawa z dyrektywami i nadrzędności tych ostatnich oraz niemożności stosowania ich w Polsce wprost. Wydano uzgodnione z Komisją Europejską wytyczne MRR w zakresie postępowania w sprawie OOŚ z 3.06.2008 r. Był to bardzo skomplikowany dokument, o krótkim żywocie, który został zastąpiony nową Ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, którą uregulowało na nowo szereg spraw na styku środowisko - inwestycje zgodnie z dyrektywami przyrodniczymi oraz dotyczącymi OOŚ i strategicznych OOŚ.

Wydaje się, iż nowe regulacje są bardziej przejrzyste - przywracają lub nadają nowe, szersze uprawnienia organizacjom ekologicznym w procedurach OOŚ i uzgadnianiu inwestycji.

Czy kompromis jest możliwy?

Aby osiągnąć kompromis, musi nastąpić zupełna zmiana taktyki, prowadząca do:

- Przygotowywania rzetelnych raportów OOŚ i strategicznych OOŚ oraz takich samych postępowań w sprawie OOŚ,
- Informowania i współpracy z partnerami, którzy zgłaszają się do recenzowania i opiniowania inwestycji. Inicjatywa powinna należeć tu do inwestora albo administracji. Dobrym przykładem jest tu Dolnośląski Urząd Marszałkowski, który sam poszukał środowiska ekologów w celu stworzenia procedury i realizacji wstępnego przeglądu (w dyrektywie - *screening*) zamierzeń inwestycyjnych. Dzięki temu już na bardzo wstępnym etapie administracji inwestor wie, które inwestycje mogą być przyrodniczo problematyczne i może wyciągać optymalne, także ekonomiczne, wnioski.
- Elastyczności, która wyrażałaby się w dopuszczeniu na etapie wstępnym wielowariantowości, łącznie z wariantem „0”, czyli wycofaniem się z inwestycji. Obecnie stało się już powszechną praktyką to, że muszą być rozważane przynajmniej 2 warianty inwestycji, np. drogowej.

Podsumowanie

Nie należy zapominać, co może się zdarzyć każdemu specjalście w każdej branży, że nie tylko budowa dróg i autostrad, czyli ogólnie mówiąc rozbudowa infrastruktury, prowadzi do rozwoju.

Inne czynniki, często niesłusznie mniej doceniane, a które bezsprzecznie również przyczyniają się do poprawy gospodarki, to np. wzrost kapitału społecznego i indywidualnego (edukacja i wychowanie), poprawienie jakości instytucji, praw i regulacji oraz rozwój lokalny oparty na lokalnych powiązaniach transportowych. □

W opracowaniu wykorzystano materiały z prezentacji dr. Zygmunta Kąckiego oraz Olgerda Mikoszy (MISTER).