

Konflikt dróg i przyrody jest do opanowania cz. I

Utworzono: środa, 19, styczeń 2011 08:33 Agnieszka Serbeńska



W dyskusjach o rozwoju infrastruktury technicznej, w tym drogowej, pojawiają się dwie skrajne obawy: albo kosztem środowiska naturalnego dopuścimy do „zabetonowania” kraju, albo kosztem ochrony środowiska doprowadzimy do tego, że nasz kraj stanie się europejskim skansenem. Prawda jednak leży pośrodku, a problem sprowadza się do umiejętnego znalezienia kompromisu pomiędzy potrzebami cywilizacyjnymi a wymaganiami ochrony przyrody. Jak znaleźć złoty środek dla rozwoju infrastruktury i zachowania naturalnego środowiska?

Kolizje przyrodniczo-przestrzenne przy tej skali inwestycji, jaka jest w Polsce, oraz w obowiązującym systemie ochrony wartości przyrodniczych, są nieuchronne. Pytanie więc brzmi: jak rozwiązać konflikt aksjologiczny, bo i przyroda i infrastruktura mają dla nas istotne znaczenie, oraz w jaki sposób znaleźć kompromis tak, aby ewentualne szkody przyrodnicze wynikające z realizacji inwestycji, bądź skutki rezygnacji z realizacji niektórych przedsięwzięć, mogłyby być zminimalizowane i skompensowane?

Bariery i wyzwania

Na spójność przestrzeni przyrodniczej największy negatywny wpływ posiada infrastruktura liniowa. Drogi, koleje, wszelkiego rodzaju rurociągi, czy linie przesyłowe wywołują tzw. efekt barierowy, a więc przecinając ekosystemy zaburzają ich funkcjonowanie, co w konsekwencji może prowadzić do ich zniszczenia i zaniku. Ponadto budowy czy modernizacje dróg bardzo często generują skutki pośrednie. Polegają one m.in. na tym, że zwykle do trasy o jakościowym standardzie zbliża się albo w jej sąsiedztwie rozwija się zabudowa. Efekt barierowy drogi jest więc potęgowany przez obudowującą ją infrastrukturę mieszkaniową, usługowo-handlową, produkcyjną itp.

Konflikt dróg i przyrody jest do opanowania cz. I

Utworzono: środa, 19, styczeń 2011 08:33 Agnieszka Serbeńska

W rozwiązaniach infrastruktury liniowej problemy środowiska są brane pod uwagę, ale ich rozważenie odbywa się na poziomie szczegółów, czyli w odniesieniu na przykład do danego przepustu, mostu czy danego odcinka drogi. – Brakuje strategii pogodzenia dwóch rodzajów wartości, a więc rozwoju infrastruktury i zachowania środowiska naturalnego. Nie ma rozstrzygnięć systemowych, wskazujących w jaki sposób i kiedy godzimy się na utratę pewnych wartości oraz jak redukować oddziaływania na środowisko, które przecież powinny być postrzegane także w układzie skumulowanym, na przykład w sytuacji gdy poprawiamy infrastrukturę drogową i podnosimy płynność ruchu ograniczamy emisje do środowiska - mówi Tomasz Podgajniak, prezes Zarządu CDM Sp. z o.o.

Obecnie zasadniczym celem jest włączenie Polski do grupy państw wysokorozwiniętych oraz zapewnienie spójności terytorialnej i społecznej kraju z Europą. Te wyzwania określa Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020 (średniookresowy dokument programowy przyjęty przez Radę Ministrów w lipcu 2010 roku), w którym wśród podstawowych zadań wymienia się m.in. zwiększenie transportowych powiązań wzajemnych zarówno miast wojewódzkich, jak też powiązań międzynarodowych.

Zgodnie z dokumentami krajowymi przygotowywanymi w ramach opracowań strategii horyzontalnych i strukturalnych, nasz kraj stoi więc przed kilkoma istotnymi wyzwaniami. Wynikają one z celów formułowanych w politykach rozwoju przez władze administracyjne różnych szczebli. - Przede wszystkim chodzi o wsparcie dla konkurencyjności regionów i zapewnienie spójności terytorialnej - podkreśla Tomasz Podgajniak. I dalej wymienia wyzwania z tym związane: lepsze wykorzystanie potencjałów najważniejszych obszarów miejskich do kreowania wzrostu i zatrudnienia oraz stymulowania rozwoju pozostałych obszarów; zapewnienie spójności wewnętrznej kraju, a więc niedopuszczenie do nadmiernych różnicowań; zwiększenie potencjału do tworzenia, dyfuzji i absorpcji innowacji; przeciwdziałanie negatywnym trendom demograficznym oraz pełniejsze wykorzystanie zasobów pracy (poprawa ich jakości); odpowiedź na zmiany klimatyczne i zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego; ochrona i racjonalne wykorzystanie zasobów przyrodniczych; wykorzystanie potencjału kulturowego i turystycznego dla rozwoju regionalnego; wspieranie rozwoju kapitału społecznego; zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju.

- Te cele wymieniane są enumeratywnie, a więc nie są ustawione w żadnej hierarchii. Funkcjonują jako pewien paradygmat koncepcji rozwojowej Polski, jako kraju pozostającego nadal na etapie dorobku, będącego w stosunku do państw Europy Zachodniej opóźnionym o 20-25 lat w rozwoju infrastruktury cywilizacyjnej. Ten fakt trzeba brać pod uwagę dyskutując o rozwiązaniach prawnych, systemowych czy rozważając poszczególne działania w infrastrukturze - podkreśla Tomasz Podgajniak.

Mimo dystansu rozwojowego dzielącego nas od innych państw Europy, w ciągu minionych dwudziestu lat trwania transformacji systemowej w naszym kraju udało

Konflikt dróg i przyrody jest do opanowania cz. I

Utworzono: środa, 19, styczeń 2011 08:33 Agnieszka Serbeńska

się wiele zmieniło w zakresie oddziaływania na środowisko. - W stosunku do lat 90. wielokrotnie obniżył się poziom presji na środowisko, co widać w pomiarach emisji. Ta poprawa w mniejszym stopniu odnosi się do miast. W aglomeracjach nastąpiło bowiem inne zjawisko - w miejsce dotychczasowych zanieczyszczeń przemysłowych weszły zanieczyszczenia komunikacyjne, wynikające z zatłoczenia motoryzacyjnego. Jednak nasze podstawowe wskaźniki jakości środowiska należą do jednych z lepszych w Europie i ten fakt trzeba nagłaśniać, ponieważ w stereotypowym postrzeganiu nadal uznawani jesteśmy za kraj zanieczyszczony i brudny - zaznacza Tomasz Podgajniak.

Agnieszka Serbeńska