



W ostatnich latach zredukowano znacząco ładunki zanieczyszczeń odprowadzanych do wód powierzchniowych i do powietrza, opanowano problemy gospodarki odpadami przemysłowymi, ograniczono do minimum oddziaływanie trwałych substancji organicznych, wyeliminowano znaczącą część ryzyk zdrowotnych dla ludzi i zagrożeń dla środowiska abiotycznego generowanych przez przemysł. Obecnie źródłami presji o najwyższym poziomie oddziaływania na środowisko są te związane z sektorem energetyki zawodowej i gospodarką komunalną.

## **Źródła presji na środowisko**

- W ostatnich dwóch dekadach nastąpiła zasadnicza zmiana w sektorowych źródłach presji. Sektor przemysłu, generujący w ostatnich dekadach XX w. największe uciążliwości dla środowiska, został zdeklasowany przez inne, wcześniej relatywnie mniej uciążliwe źródła. Na przykład oddziaływanie kiedyś dominującego w Polsce przemysłu wydobywczego (głównie górnictwa odkrywkowego węgla brunatnego i innych kopalin) i ciężkiego przemysłu przetwórczego (hutnictwo) teraz ogranicza się do niewielkiego obszaru kraju. Jednak sektor przemysłu i usług, którego rola jako źródła emisji do środowiska w ostatnim 20-leciu została ograniczona, nadal pozostaje źródłem istotnych zanieczyszczeń powietrza i wody oraz konsumentem znaczącej ilości zasobów nieodnawialnych – zaznacza Tomasz Podgajniak.

Sektor energetyki zawodowej, energetyka przemysłowa i ciepłownictwo konsumują obecnie największą ilość zasobów nieodnawialnych (paliwa kopalne) i wprowadzają do środowiska największe ładunki zanieczyszczeń, w szczególności z procesów energetycznego spalania paliw. Natomiast sektor gospodarki komunalnej i gospodarstw domowych wytwarza ponad 55 procent wszystkich ścieków krajowych wymagających oczyszczenia, około 10 mln ton odpadów oraz znaczące ilości

zanieczyszczeń powietrza (tzw. niska emisja).

Największe skumulowane presje na środowisko generują tzw. funkcjonalne obszary miejskie, a więc aglomeracje, w których koncentrują się procesy urbanizacyjne, gospodarcze, społeczne, a także konsumpcja dóbr. Te obszary ponadto w coraz większym stopniu oddziałują na tereny do nich przyległe. Urbanizacja i suburbanizacja powodują zmianę dotychczasowego charakteru wykorzystania przestrzeni, fragmentację ekosystemów i spadek różnorodności biologicznej, w tym poprzez ekspansję gatunków synantropijnych, pogorszenie klimatu akustycznego, lokalne zaburzenia stosunków wodnych itp.

Natomiast dominującym źródłem presji na środowisko staje się rolnictwo, w szczególności uprawy wielkoobszarowe i przemysłowa hodowla zwierząt. Rolnictwo oddziałuje na największy powierzchniowo obszar kraju, powodując różnego rodzaju niekorzystne zjawiska, takie jak zakwaszenie i chemizacja gleb, erozja powierzchniowa, eutrofizacja rzek, ograniczanie bioróżnorodności itp.

Również w kategorii dominujących źródeł presji uplasowała się infrastruktura transportowa, w tym transport samochodowy i lotniczy. - Transport samochodowy, którego udział w konsumpcji energii pierwotnej wzrastał systematycznie w minionym 20-leciu i który coraz silniej oddziałuje na środowisko abiotyczne i biotyczne, wpływa na wzrost zanieczyszczenia powietrza produktami spalania paliw, na powstawanie zjawisk smogowych, w tym na wzrost koncentracji ozonu troposferycznego, na lokalne pogorszenie klimatu akustycznego, a także na fragmentację przestrzeni i stymulowanie niepożądanych procesów suburbanizacyjnych. Oddziaływania te są jednocześnie minimalizowane m.in. przez ograniczanie zużycia paliw (nowe rozwiązania techniczne silników samochodowych, zwiększenie płynności ruchu). I tak, gdy w ciągu minionych 20 lat liczba samochodów wzrosła czterokrotnie, to zużycie paliwa zaledwie o 30 procent. To pokazuje jak unowocześnia się transport i modernizuje tabor samochodowy, co łagodzi poziom presji na środowisko - mówi Tomasz Podgajniak.

## **Zobowiązania w sferze ochrony środowiska**

Polska stoi przed koniecznością dokończenia realizacji zadań krótko i średnioterminowych określanych w kolejnych politykach ekologicznych państwa i innych dokumentach strategicznych przyjmowanych w ubiegłych latach przez kolejne rządy i parlamenty. Polska musi również sprostać wielu nowym, poważnym wyzwaniom, które wynikają z rozwoju paradygmatu ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju oraz z potrzeby reagowania na nowe ryzyka i zagrożenia pojawiające się we współczesnym świecie, jak nasilenie ekstremalnych zjawisk pogodowych (katastrofalne opady, powodzie, susze, niespotykane wcześniej wysokie temperatury generujące straty w rolnictwie i leśnictwie oraz utrudniające funkcjonowanie całej gospodarki) związanych ze stymulowanymi antropogenicznie zmianami klimatu globalnego.

- Polska, jako kraj członkowski UE, musi zmierzyć się także z oczekiwaniami, jakie

# Konflikt dróg i przyrody jest do opanowania cz. II

Utworzono: czwartek, 20, styczeń 2011 10:42 Agnieszka Serbeńska

---

formułuje w stosunku do krajów wysoko rozwiniętych społeczność międzynarodowa. Chodzi o wdrożenie i efektywną realizację pakietu klimatyczno-energetycznego, a także o ustanowienie oraz wdrożenie skutecznego i trwałego systemu prawnoinstytucjonalnego zapewniającego efektywną ochronę cennych przyrodniczo gatunków oraz zahamowanie spadku, a tam gdzie to możliwe zwiększanie różnorodności biologicznej, bez powstrzymywania procesów rozwoju cywilizacyjnego – podkreśla Tomasz Podgajniak.

Unia Europejska chce być światowym liderem w ochronie środowiska. Ta chęć nie jest podyktowana ambicjami politycznymi. Wynika ona z długofalowego myślenia, w którym bierze się pod uwagę fakt zbliżania się światowego kryzysu w dostępie do podstawowych zasobów zarówno paliw i energii, jak też wody. Ponadto kolejnym istotnym aspektem jest szacowany wzrost ludności świata na 9 mld w 2050 roku. Przygotowanie się do tego, wraz z zapewnieniem tym samym bezpieczeństwa ekologicznego, stało się podstawowym złożeniem UE w działaniach służących ochronie przyrody.

W przypadku Polski, jako państwa próbującego sprostać potrzebom rozwoju infrastruktury, trudno bez zastrzeżeń przyjąć unijne podejście do ochrony przyrody i z tym związane wyzwania. Odbierane to jest jako narzucenie woli państw „postindustrialnych”, a więc posiadających już rozwinięte systemy transportowe, drogowe, logistyczne itd.

## **Nowa europejska strategia**

W marcu 2010 roku Komisja Europejska opublikowała dokument „Strategia Europa 2020”, który zbiera postanowienia dwóch wcześniej obowiązujących, czyli tzw. strategii lizbońskiej (odnowionej) i strategii göteborskiej (odnowionej). Strategia lizbońska zakładała, że Europa do 2010 roku ma się stać najbardziej konkurencyjną gospodarką świata, a strategia göteborska dodawała do tego założenia tzw. filar ekologiczny. Zastrzegał on, że cel lizbońskiego dokumentu ma być osiągnięty tak, by nie zdewastować zasobów przyrodniczych oraz aby nastąpiło powstrzymanie w spadku różnorodności biologicznej. Cele tych obu strategii nie zostały osiągnięte. Nowe cele wyznacza więc „Strategia Europa 2020”, w tym dla sektora transportu odnoszą się one do modernizacji i zmniejszenia jego udziału w emisji związków węgla. Zwiększenie konkurencyjności transportu ma nastąpić poprzez takie działania w zakresie infrastruktury jak np.: wczesne tworzenie infrastruktury sieci mobilności elektrycznej, inteligentne zarządzanie ruchem, lepsza logistyka oraz dalsze ograniczanie emisji CO<sub>2</sub> pojazdów samochodowych, w tym opracowanie europejskiej inicjatywy ekologicznych samochodów, służącej promowaniu nowych technologii wykorzystujących napęd elektryczny i hybrydowy. W strategii chodzi również o zapewnienie, by w UE sieci transportowe i logistyczne dawały sektorowi przemysłu skuteczny dostęp do jednolitego rynku i rynków międzynarodowych oraz o rozwój skoordynowanej działalności badawczej, opracowanie wspólnych standardów i rozwój niezbędnej, powiązanej infrastruktury transportowej.

- W swoich założeniach strategicznych Unia Europejska nie ogranicza czy likwiduje

## Konflikt dróg i przyrody jest do opanowania cz. II

Utworzono: czwartek, 20, styczeń 2011 10:42 Agnieszka Serbeńska

---

sektora transportu, ale stawia na to, by transport był efektywniejszy i bardziej przyjazny dla środowiska, zapewniając równocześnie to, co było celem jednolitego rynku europejskiego, a więc wymianę myśli, ludzi i towarów. Jeżeli taki jest zamysł UE, to nie możemy twierdzić, że nakazuje ona nam chronić środowisko kosztem redukcji naszych ambicji w rozwoju infrastruktury. Poprawne więc będzie stwierdzenie, że UE nakazuje nam chronić środowisko i tak rozwijać systemy infrastrukturalne, aby ochrona przyrody była skuteczna – podkreśla Tomasz Podgajniak.

Agnieszka Serbeńska