



Główne czynniki kształtujące infrastrukturę transportową w Polsce to: istniejący układ osadniczy; stopień rozwoju i stan publicznej infrastruktury technicznej, w tym systemu transportowego; społeczno-gospodarcze i środowiskowe uwarunkowania rozwoju na szczeblu regionalnym i lokalnym w kontekście trendów makroregionalnych.

Kolizje dróg i przyrody

W ostatnich czasach zasadniczy trend rozwojowy polegał na centralizowaniu się działań gospodarczych i społecznych, szczególnie w tzw. funkcjonalnych obszarach miejskich (ang. FUA). Analiza przestrzennego rozkładu zamierzeń inwestycyjnych wskazuje, że przeważająca większość planowanych inwestycji transportowych będzie zlokalizowanych właśnie w rdzeniach i strefach zewnętrznych funkcjonalnych obszarów miejskich. W Polsce FUA tworzy 18 aglomeracji (jednym z czynników klasyfikacji do FUA jest czas dojazdu do pracy, który maksymalnie może trwać godzinę). - Patrząc na FUA z perspektywy przestrzennej kraju można dostrzec, że skupiają one 80 procent działalności gospodarczej kraju, co oznacza, że 80 procent PKB jest w nich wytwarzane. To determinuje natężenie ruchu i z tego wynika, że oprócz systemu dróg krajowych, posiadających też znaczenie kontynentalne jako połączenia międzynarodowe, będzie musiała być rozwijana infrastruktura drogowa w FUA, aby zapewnić płynność i spójność, a równocześnie ten proces będzie musiał przebiegać tak, by nie niszczył walorów przyrodniczych tych obszarów – podkreśla Tomasz Podgajniak.

Realizacja zamierzeń w dziedzinie rozwoju transportu będzie jednym z poważniejszych czynników stymulacji procesów urbanizacyjnych, zachodzących na terenie praktycznie całego kraju wzdłuż tras komunikacyjnych, zarówno łączących duże ośrodki miejskie, jak i wzdłuż niektórych dróg lokalnych, z największym

natężeniem w granicach tzw. funkcjonalnych obszarów miejskich. Konsekwencją takiego zogniskowania procesów inwestycyjnych będą typowe dla obszarów zurbanizowanych oddziaływania i uciążliwości związane ze zwiększonym zużyciem energii i wody, koniecznością zapewnienia transportu publicznego, gospodarki odpadami komunalnymi, czy wreszcie tworzenia miejsc pracy.

Z analiz dokumentów strategicznych na najbliższe lata, sformułowanych na poziomach regionów, powiatów i gmin, wynika, że inwestycje w infrastrukturę transportową (obejmującą wszystkie jej gałęzie) były priorytetowe i ich liczbę można szacować na około 1,5 tys. (zarówno już zrealizowanych, jak też znajdujących się w fazie przygotowań do realizacji). W tej chwili jest wyznaczonych 141 obszarów ptasich, do tego dochodzą specjalne obszary ochrony ptaków. Obejmują one 15,5% powierzchni kraju. Wyznaczone są też 823 obszary ochrony siedlisk. Zajmują one 11% powierzchni kraju. Ten system dopełniają korytarze ekologiczne. – To wszystko łącznie stanowi co najmniej 35 procent powierzchni kraju, a według sieci ECONET jest to nawet 45 procent obszaru kraju. Przy tej liczbie zadań inwestycyjnych i obszarów chronionych kolizje przestrzenno-przyrodnicze są nie do uniknięcia – zaznacza Tomasz Podgajniak.

Aktualnie dość duży udział przestrzenny powierzchni krajowej stanowi sieć Natura 2000 (blisko 20% terytorium kraju). Ale nie tylko ilość, bo również rozproszenie tych obszarów generuje podwyższone ryzyko „kolizyjności” z budowanymi i planowanymi drogami.

- Hipotetyczne maksymalne kolizje z obszarami spełniającymi kryteria dyrektywy siedliskowej czy ptasiej mogą wystąpić przede wszystkim w obszarach FUA (rdzenie i otoczenie), z czego: kolizje powierzchni FUA z obszarami Natura 2000 mogą wystąpić w odniesieniu do ok. 17% powierzchni obszarów OSO i ok. 21% powierzchni obszarów SOO. Zgrubne oszacowanie ryzyk w tym zakresie wskazuje, że potencjalne „kolizje” tego typu mogą dotyczyć około 350 km odcinków dróg krajowych i wojewódzkich w odniesieniu do obszarów OSO i około 850 km odcinków dróg w odniesieniu do obszarów SOO. Powyższe liczby należy traktować jedynie jako wskazanie, że potencjalne oddziaływania mogą, choć wcale nie muszą wystąpić. Dane te nie przesądzają również o wadze potencjalnego oddziaływania, a w szczególności o możliwości znaczącego negatywnego oddziaływania. Ocena taka może być uszczegółowiona dopiero na etapie analizy poszczególnych zamierzeń inwestycyjnych – mówi Tomasz Podgajniak.

Poziom konfliktu

Największy wpływ na środowisko biotyczne ma zajęcie przestrzeni pod inwestycje transportowe. Oznacza to bowiem prowadzenie wylesienia (wycinki drzew) wzdłuż odcinków dróg przebiegających przez tereny leśne oraz trwałe usunięcie roślinności w osi nowobudowanych dróg, zmiany struktury gatunkowej roślin i populacji zwierząt, pozbawiające niekiedy zupełnie walorów przyrodniczych obszary w rejonie oddziaływania dróg. Efekt barierowy, jak wskazują szacunki na podstawie zidentyfikowanych korytarzy ekologicznych, może dotyczyć nawet ok. 1000 km

Konflikt dróg i przyrody jest do opanowania cz. III

Utworzono: piątek, 21, styczeń 2011 08:40 Agnieszka Serbeńska

nowych i modernizowanych dróg. Z kolei możliwość wystąpienia potencjalnych kolizji dotyczy co najmniej 32 obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000. Jaki jest więc poziom konfliktu ochrony przyrody i infrastruktury drogowej?

- Ten konflikt wydaje się być do opanowania. Można nim efektywnie zarządzać, tylko trzeba znaleźć do tego odpowiedni mechanizm. Trzeba bowiem zdać sobie sprawę, że cała infrastruktura drogowa stanowi niespełna 1,5 procenta powierzchni kraju. Nie ma mowy więc o „zaasfaltowaniu” kraju. Konflikt dróg i przyrody ma całkiem inne proporcje. Otóż ponad 40 procent obszaru kraju jest objęte różnymi, formalnymi i nieformalnymi, formami ochrony przyrody, a 0,2 procenta jest tym terenem, na którym prowadzone są jakieś działania w zakresie infrastruktury drogowej. Poziom konfliktu nie zwiastuje zagrożenie, pod warunkiem, że zastosuje się odpowiednie narzędzia do jego opanowania oraz wdroży wyprzedzające działania o charakterze strategicznym – zastrzega Tomasz Podgajniak. – To nie infrastruktura drogowa jest źródłem najpoważniejszych konfliktów, choć ona wydaje się teraz najbardziej na cenzurowanym. Skutki oddziaływania na środowisko zdecydowanie poważniejsze wywołują obszary zurbanizowane i te będą w dłuższym okresie czasu zdecydowanie trudniejsze do opanowania – podkreśla T. Podgajniak.

Co więc robić? Tomasz Podgajniak postuluje przede wszystkim dokonanie weryfikacji paradygmatu ochrony bioróżnorodności, co ma polegać na przejściu z doktryny ochrony pasywnej, a więc wyznaczania obszarów ochronionych wszędzie i zawsze tam, gdzie zostanie dostrzeżony tego powód, na proaktywne kształtowanie i wzmacnianie przestrzeni przyrodniczej. Chodzi zatem o zbudowanie takiego systemu ochrony, który będzie mógł trwale funkcjonować w przyszłości w tych warunkach antropopresji, jakie generuje cywilizacja. – Konieczne jest stworzenie czegoś, co nazywam „rusztem” ekologicznym. Tę ideę co prawda ekolodzy uznają za przestarzałą, ale ja uważam, że nie jest ona zła. Ta idea zakłada bowiem, że jesteśmy w stanie aktywnie i w sposób sensowny zarządzać posiadanym dziedzictwem przyrodniczym – mówi Tomasz Podgajniak.

Pod pojęciem „ruszt ekologiczny” należy rozumieć ostateczne przesądzenie, które tereny w kraju będą nienaruszalnymi elementami ekosystemów. Istotne w tej idei jest to, że istnienie i zasięg przestrzenny „rusztu” powinien być uwzględniany w procesach zarządzania na każdym etapie planowania przestrzennego, natomiast urbanizacja (rozwój FUA i transportu) prowadzona tylko na terenach wyznaczonych „poza rusztem”, co zapewni ciągłość ekosystemów, wykluczy fragmentację ekosystemów i efekt barierowy. – Dla miejsc nieuchronnych kolizji przyrodniczo-przestrzennych należy opracować i wdrożyć strategiczne plany redukcji ryzyk środowiskowych. To nie inwestor ma się nad tym zastanawiać, tylko powinien on rozpoczynać budowę w miejscu, które zostało dawno wybrane pod infrastrukturę i w odpowiedni sposób przygotowane, wówczas sposób realizacji inwestycji będzie zupełnie inny. Można zidentyfikować kilkadziesiąt takich obszarów konfliktowych w Polsce. Więcej ich nie ma. A te które są powinny posiadać koncepcję kompensacji. Konflikty przecież muszą być rozwiązywane przed faktem, a nie po fakcie ich zaistnienia – zastrzega Tomasz Podgajniak.

Konflikt dróg i przyrody jest do opanowania cz. III

Utworzono: piątek, 21, styczeń 2011 08:40 Agnieszka Serbeńska

Agnieszka Serbeńska

Jak znaleźć złoty środek dla rozwoju infrastruktury i zachowania naturalnego środowiska? Temu zagadnieniu poświęcono uwagę podczas konferencji szkoleniowej „Bilans 2 lat nowych regulacji ocen oddziaływania na środowisko” (Polski Kongres Drogowy, Warszawa, 2 grudnia 2010 r.).