

Artykuł pochodzi z archiwalnych zasobów firmy EKO-KONSULT sp. z o.o. 80-557
Gdańsk, ul. Narwicka 6.
Wszystkie prawa zastrzeżone.
Korzystanie za zgodą firmy EKO-KONSULT biuro@ekokonsult.pl



Kwartalnik „Problemy Ocen Środowiskowych” wydawany cyklicznie w latach 1998 – 2012, przez EKO-KONSULT był jedynym wydawnictwem w Polsce, poświęconym wyłącznie ocenom środowiskowym planowanych inwestycji oraz strategicznym ocenom oddziaływania na środowisko. Dla praktyków OOS, ale również dla osób początkujących może nadal stanowić wartościowe źródło wiedzy np. w zakresie prezentowanych case study i przeglądu stosowanych metodyk - w tym kontekście znaczna część artykułów zachowuje sporo aktualności.

Komentarz aktualny

Rozpoczęły pracę wojewódzkie komisje kwalifikujące biegłych wojewody w trzech zakresach dotyczących ochrony środowiska. W większości przypadków wcześniej ustanowieni, jak się okazało na bardzo krótko, biegli ministerialni bez przeszkód zostali wpisani na listy wojewódzkie właściwe dla miejsca zamieszkania biegłego. Ze względu na brak podstaw w rozporządzeniu nie ustanawia się biegłych do wykonywania prognoz skutków ustaleń planów przestrzennego zagospodarowania. Zdecydowana większość biegłych posiada uprawnienia dotyczące ocen oddziaływania na środowisko. Pomimo raczej już przesądanego szybkiego końca obowiązywania tych uprawnień w związku z gotową już ustawą o ocenach likwidującą wszelkie kategorie eksperckie, zainteresowanie uzyskiwaniem dokumentu podpisanego przez wojewodę jest spore. Także wśród nowych osób. Widocznie utrwaliło się przekonanie, że nawet nieważny, ale jakiś papier jest lepszy niż nic.

Zakończył się ważny etap formalnej dyskusji nad sposobem zabezpieczenia stopnia wodnego na Wiśle we Włocławku. Powołany przez Rząd zespół ekspercki opowiedział się w ujawnionym głosowaniu ze budową stopnia „podpierającego” w Nieszawie-Ciechocinku. Mniejsze uznanie zyskały korekty progowe bezpośrednio poniżej zapory, gruntowna modernizacja stopnia oraz obniżenie piętrzenia. Nie warte żadnych analiz są propozycje rozbiórki zapory we Włocławku, przeprowadzenie obejścia sztucznym korytarzem na lewym brzegu, ale też budowa pełnej kaskady na odcinku Wisły poniżej Włocławka. Organizacje ekologiczne, w tym WWF, uważają, że należy głębiej przeanalizować warianty rezygnujące z

budowy kolejnego stopnia. Z pewnością sprawa Nieszawy i Włocławka będzie jeszcze wielokrotnie wracać, a dalsze opracowania o charakterze ocen wariantowych będą wykonywane i szeroko dyskutowane.

Ukazało się polskie tłumaczenie znanego wyzwania proekologicznego „mnożnik cztery”. Musimy tu zaznaczyć, że pozornie nośne hasło-nazwa jest błędne. Mnożnik w matematyce to nie to samo co iloczyn. A pisząc precyzyjnie mamy tu raczej do czynienia z ilorazem, gdyż łączymy dwukrotne ograniczenie wpływu na środowisko z dwukrotnym wzrostem ekonomicznej efektywności. Sama idea jest oczywiście godna szerokiego rozpropagowania. Zasada, że dopuszczane mogą być tylko takie przedsięwzięcia, które redukują presję na środowisko jednocześnie przysparzają korzyści materialnych społeczeństwu winna stać się kanonem. Pytanie tylko o wymiar tych redukcji i korzyści. Efekt „czwórkowy” nie jest aż tak rewolucyjny. Nasze zobowiązania w stosunku do nadmiernie eksploatowanego przez kraje „północy” świata są niestety większe. W prognozach strategicznych trzeba będzie ustawić wyższe i precyzyjniej nazwane poprzeczki.

Pogłębia się pole niemożności w wydzielonym sektorze transportowym dotyczącym budowy autostrad płatnych. Że super ambitny państwowy program nie będzie zrealizowany w żadnym z zakładanych wcześniej terminów – wiemy już powszechnie. Wszystko wskazuje jednak i na to, że pewne elementy planowanej sieci praktycznie znikają z mapy jako nierealistyczne. Przyczyną nie jest jednak ekologia, jakby chcieli niektórzy szukający winnego, ale złe założenia ekonomiczne. Tam, gdzie autostrada płatna mogłaby liczyć na znaczne wsparcie finansowe koncesjonariusza trwają spory na etapie decyzji lokalizacyjnej, czego najlepszym przykładem jest odcinek autostrady A2 Stryków - Konotopa. Wisi w powietrzu modyfikacja polityki autostradowej na realniejszą i zapewne także bliższą zasadom zrównoważonego transportu. Autostrady tylko tam, gdzie można jednoznacznie rozwiązać trudne problemy społeczne i środowiskowe (obejścia miast, likwidacja wiecznych zatłoczeń dróg). Wzdłuż innych korytarzy może lepsze okażą się modernizacje istniejących dróg, odcinki tras ekspresowych. Jednocześnie samorządy wielkich miast leżących na szlakach autostrad muszą zakończyć spory lokalizacyjne dotyczące systemu wprowadzenia ruchu do obszarów zabudowanych. Na półkach Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad będą musiały pojawić się nowe wizje i plany.

Różne zespoły i badacze dokumentują niepokojący regres w dziedzinie świadomości ekologicznej Polaków. Okazuje się, że akceptacja postaw ekorozwojowych, wywodzących się z idei Rio de Janeiro, jest marginalna. Większość potwierdzająca swą przynależność do chroniących środowisko rozumie to jako dbałość o porządek, staranie o eliminację ścieków,

oszczędzanie energii oraz szacunek dla przyrody ożywionej. Proekologiczne wzorce stylu życia, gotowość porzucenia eksploatujących środowisko zwyczajów, wstrzymanie konsumenckiego i materialnego pędu są w Polsce bardzo rzadkie. Szczególnie niepokoi wyraźny zwrot ku postawom konsumenckim u ludzi młodych. Nadal fatalny stan świadomości panuje na wsi. Sytuacja ta będzie miała niestety wpływ na realizację wprowadzonych w Polsce zasad dostępu społeczeństwa do informacji o środowisku.

Witold Lenart