

Bernard Rzeczyński¹

EKOLOGISTYKA W SYSTEMIE BEZPIECZEŃSTWA KOMUNIKACYJNEGO PAŃSTWA

Streszczenie

Praca rozważa tylko niektóre istotne aspekty funkcji, miejsca i aplikacji ekologii w zapewnianiu bezpieczeństwa komunikacyjnego państwa. W szczególności analizowane są następujące kwestie: (1) podstawowe problemy współczesnych zagrożeń ekologicznych; (2) polska polityka bezpieczeństwa ekologicznego państwa; (3) krąg znaczeniowy ekologii komunikacyjnej; (4) aksjologia i fikcja bezpieczeństwa; (5) afirmacja wiktylizacji na polskich drogach; (6) niektóre dylematy chaosu (eko)logistycznego w systemach infrastrukturalnych i operacyjnych komunikacji lądowej w Polsce.

Ekologia definiowana bywa w Polsce ograniczenie, głównie w kontekście procesu obrotu użytkowego (reusing/recyklingu) odpadami i opakowaniami. Ekologia jednak, to coś znacznie więcej, to reifikacja paradygmatu zrównoważonego rozwoju środowiska kulturowego, w tym oczywiście w tym antropocentrycznego. Oznacza to takie postępowanie (indywidualne, społeczne, polityczne, gospodarcze itd.), które w wymiarze logistycznym przyczynia się realnie do osiągania bezpieczeństwa ekologicznego (ludzkiego, infrastrukturalnego, operacyjnego itd.), choćby poprzez skuteczne ograniczanie szkód wyrządzanych przez naturę (np. powódzie czy trzęsienia ziemi i/lub przez ułomność logiczną człowieka (np. wypadki ruchowe).

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo, ekologia, komunikacja, państwo, system.

ECOLOGISTICS IN SYSTEM OF STATE COMMUNICATION SAFETY

Abstract

A paper discusses only some essential aspects of function, place and application of ecologistics in assurance of state communication safety. In particular there are analyzed following questions: (1) fundamental problems of contemporary ecological threats; (2) Polish policy of state ecological safety; (3) semantic circle of communication ecologistics; (4) safety axiology and fiction; (5) affirmation of victimization on Polish roads; (6) some dilemma of (eco)logistical chaos in infrastructural and operational systems of Poland's land communication.

Ecologistics, in Poland be limited defines, mainly in context of usable turnover (reusing/recycling) process of waste and packages. Ecologistics however, means much more, it is a paradigm reification of sustainable development of cultural environment, together with an anthropocentric of course. It means doing such proceeding (individual, social, political, economic etc.), that in logistical measure provides really for ecological safety achievement (human, infrastructural, operational etc.), even throughout effective damages restraint done by nature (e.g. floods or earthquakes) and/or by logic defect of the man (e.g. traffic accidents).

Key words: communication, ecologistics, safety, state, system.

WPROWADZENIE

Komunikacja (w definicji pracy przewozowej = *transport*) stanowi fundamentalny funkcyjny istnienia i rozwoju osobowościowego człowieka oraz prakseologicznego zarządzania przestrzenią kulturową. Ona wyznaczała warunki opanowywania nowych środowisk i rozprzestrzeniania się różnych form cywilizacji. Nierzadko wykorzystywana była również dla zawłaszczania cudzych dóbr, dla celów grabieżczych i siania zagrożenia bytu innego człowieka. Infrastruktura i środki komunikacji były od zarania ludzkości tymi czynnikami, które determinowały jakość życia określonych społeczności, ich status gospodarczy oraz tempo przyswajania nowych zdobyczy cywilizacyjnych i wielkość impulsu do rozwoju własnej kultury technicznej. Tak było, jest i będzie zapewne.

Komunikacja wyzwoliła logistykę, jako formułę ekonomicznej i technologicznej reifikacji dostaw produktów na rynek, którego prymarnym miejscem lokalizacji były najpierw

¹ Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa w Poznaniu.

skrzyżowania dróg, a później targowiska w miastach. Dziś miasta są jednym wielkim targowiskiem, areną eksploatacji logistyki dla możliwości realizacji swych funkcji celów. Współcześnie, do paradygmatu logistyki wniknęła kolejna, ważka cywilizacyjnie formuła, mianowicie ekologia, stająca się coraz wyraźniej ekonomią XXI w. Stąd też wszelkie procesy i zdarzenia logistyczne winny być konstytuowane na tej bazie aksjologicznej. Ich produktem logicznym jest ekologiczność – wiedza i praktyka postrzegania treści i aplikacji logistyki z najwyższą atencją aksjomatów ekologii w gospodarowaniu materialnym i intelektualnym środowiskiem kulturowym oraz zapewnianiu jego stałego, zrównoważonego rozwoju.

Logistyka i ekologiczność żyją komunikacją w różnych jej technikach i formach usługowych, jednocześnie kreatywnych, emanujących tworzeniem wartości dodanej. Pomnażanie tej wartości, to dyrektywa aksjologiczna polityki społeczno-ekonomicznej państwa, to wzrost dobrostanu jego obywateli, to wreszcie droga zapewniania bezpieczeństwa państwa. Przedmiotem rozważań są niektóre istotne aspekty funkcji, miejsca i aplikacji ekologiczności w zapewnianiu bezpieczeństwa komunikacyjnego państwa.

PODSTAWOWE PROBLEMY WSPÓŁCZESNYCH ZAGROŻEŃ EKOLOGICZNYCH

Bezpieczeństwo ekologiczne jest immanentnym składnikiem wielopreżmiotowego kompleksu ogólnego bezpieczeństwa człowieka i jego środowiska. Wyodrębnienie go jest dziełem względnie młodym wobec innych przedmiotów zabezpieczania niezagrażonego bytu oraz zachowania stanu i pożądanego rozwoju przestrzeni kulturowej człowieka. Jego istotność uprzytomnił ludzkości formalnie dopiero raport Narodów Zjednoczonych *Człowiek i jego środowisko* przedstawiony w 1969 r. [Raport 1969]. Do czasu tego raportu, świat nie reagował globalnie na skutki przekształceń środowiska człowieka wywoływane technicyzacją bytu i gospodarki, rabunkową eksploatacją zasobów naturalnych, zwłaszcza w koloniach zewnętrznych i wewnętrznych państw imperialnych oraz pełzającą urbanizacją wiodącą do wynaturzeń w gospodarce przestrzennej wielu aglomeracji i obszarów metropolitalnych.

Środowisko – to ogół elementów przyrodniczych, w tym także przekształconych w wyniku działalności człowieka, a w szczególności powierzchnia ziemi, kopaliny, wody, powietrze, zwierzęta i rośliny, krajobraz oraz klimat [Ustawa 2001, art. 3.39].

Znamienne jest, iż *Raport* przedstawiono w stulecie publikacji badań niemieckiego biologa Ernsta Haeckela (1834–1919) nad wzajemnymi stosunkami między organizmami a otaczającym je środowiskiem. Tę odkrytą dziedzinę biologii nazwał (w 1869 r.) *ekologią* jako naukę o stosunkach między organizmami i ich zespołami a ich żywym i martwym środowiskiem². Ekologię uważa się dziś nie tylko za jedną z podstawowych nauk biologicznych, ale szerzej jako naukę o gospodarce przyrody i zachodzących w niej zjawiskach wspólnych wszystkim organizmom. Zasadnicza myśl ekologiczna podkreślająca ściśle powiązanie organizmu ze środowiskiem przewija się przez dzieła wielu uczonych począwszy od Arystotelesa (384–322 p.n.e., najwszechstronniejszego myśliciela i uczonego starożytności) i Teofrasta z Eresos (około 387–287 p.n.e., greckiego przyrodnika, filozofa, prekursora ekologii) ucznia Arystotelesa).

Po tym *Raporcie* wielokrotnie w różnych odstępach czasowych analizowano stan i procesy bezpieczeństwa ekologicznego, a dokładniej istniejących i erupcji nowych zagrożeń, proklamując i podejmując liczne działania globalne i regionalne dla zapobieżenia postępującej destrukcji jakości środowiska bytu i gospodarki. Podejmowane w ostatnich dziesięcioleciach próby wspierania rozwoju społecznego i powstrzymania degradacji środowiska naturalnego okazały się, ogólnie rzecz biorąc, nieskuteczne. Niedostatek zasobów, brak politycznej woli, wycinkowe i nieskoordynowane działania oraz utrzymujące się nieracjonalne wzorce produkcji i konsumpcji, to czynniki, które sprzysięgły się, by zdławić wysiłki na rzecz zrównoważonego rozwoju. Te defekty odczuwane są szczególnie dotkliwie w obszarach osadniczych, zwłaszcza zaś w silnie zurbanizowanych.

² Pomija się źródła: znaczenia wyrazów obcych, danych biograficznych i haseł encyklopedycznych.

Naczelną funkcją celu ekologii jest – a w każdym razie winno być – zapewnienie człowiekowi możliwości bezpiecznego bytowania i rozwoju społecznego w warunkach kulturowych jego środowiska.

POLSKA POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA EKOLOGICZNEGO PAŃSTWA

Bezpieczeństwo jest najczęstszym ze stosowanych pojęć w organizacji i funkcjonowaniu społeczeństwa. W piramidzie hierarchii potrzeb człowieka według Abrahama Masłowa [Hierarchia], potrzeby bezpieczeństwa są najważniejszymi po zapewnieniu potrzeb fizjologicznych. Jawią się one jako czynniki fizyczne i psychiczne.

Prawną formą organizacji społeczeństwa jako spójnych bytów fundamentalnych: politycznego, suwerennego, terytorialnego i obligatoryjnego, jest instytucja państwa [Państwo] i na niej spoczywa powinność dbałości o bezpieczeństwo tych bytów, w tym szczególnie o ochronę środowiska, a więc i o bezpieczeństwo ekologiczne (zob. np. [Konstytucja 1997, art. 5 i art. 74.1–2,4]).

Cele bezpieczeństwa ekologicznego państwa zdefiniowane są na dwóch poziomach działań: strategicznym [Strategia 2007, rozdz. 3.7 (poz. 75–77)]³ i operacyjnym [Program 2007]⁴. Ich zdefiniowanie jest intelektualnie płytkie, a w kontekście rozmiaru i skutków licznych powodzi w 2010 r. zupełnie nie wyciągające wniosków ze zniszczeń w środowisku, infrastrukturze, mieniu i psychice obywateli, dokonanych powodzią w 1997 r. i mniejszymi katastrofami wodnymi w latach późniejszych oraz powinności państwa skutecznego zabezpieczenia jego obywateli i terytorium kraju przed powtórkami historii technologii zagrożeń ekologicznych. Powinności te zostały zdefiniowane w zadaniach inwestycyjnych w polityce ekologicznej państwa w 2002 r. [Program 2002, rozdz. 2.2 (25–26)]⁵, które w nikłym stopniu zrealizowano. Te zadania powtórzono jako priorytety operacyjne [zob. Program 2007]⁶, ze skutkiem jak wyżej.

Aktualną politykę ekologiczną państwa określono w 2008 r. [Polityka 2008], a jej celem do 2016 r. *jest stworzenie systemu prewencyjnego, mającego na celu zapobieganie szkodom w środowisku i sygnalizującego możliwość wystąpienia szkody* [tamże, poz. 2.6.2]. Jej wykładnią może być zasada przezorności zdefiniowana w 2000 r. [II Polityka 2000, rozdz. 1.2, poz. 13], stanowiąca, że *rozwiązywanie pojawiających się problemów powinno następować po 'bezpiecznej stronie', tj. że odpowiednie działania powinny być podejmowane już wtedy, gdy pojawia się uzasadnione prawdopodobieństwo, iż problem wymaga rozwiązania, a nie dopiero wtedy, gdy istnieje pełne tego naukowe potwierdzenie*.

Według [Polityka 2008, rozdz. 5]⁷, zbiór powinności ekologicznych państwa ograniczono do trzech głównych obszarów (w kolejności wysokości nakładów finansowych): (1) ochrona wód i gospodarka wodna; (2) ochrona powietrza atmosferycznego i (3) gospodarka odpadami.

Ekologia w obszarze komunikacji jest jeno wzmiankowana dolegliwością hałasu (ponadnormatywnego, tj. ponad 60 dB w dzień i 50 dB nocą) w miastach i wzdłuż dróg

³ Powtórzenie w poz. 75 [Konstytucja 1997, art. 5 i art. 74.1–2,4].

⁴ *Wszędzie, gdzie ma to uzasadnienie, kierowane będą środki na odtwarzanie, modernizowanie zabudowy hydrotechnicznej... Jednocześnie priorytetowo preferowane będą projekty dotyczące renaturyzacji, przywracające funkcjonalność przyrodniczą, hamujące odpływ wody, zwiększające naturalną retencję i bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, zwłaszcza tam, gdzie nie ma to wpływu na pogorszenie żeglowności rzek.* [tamże: Cele Programu w sektorze Środowisko: ograniczenie ryzyka zagrożeń ekologicznych].

⁵ *Obejmujących... budowę wielozadaniowych zbiorników retencyjnych, stopni wodnych i innych obiektów zabudowy i regulacji, a także budowę i modernizację wałów i innych urządzeń ochrony przed powodzią.*

⁶ Zob. [Priorytet 3, Działanie 3.1]: *Retencjonowanie wody i zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego.*

⁷ Pozostałymi, mniej kapitałochłonnymi (łącznie poniżej kwoty dla (3) są: ochrona przed hałasem i polami elektromagnetycznymi, ochrona powierzchni ziemi, ochrona przyrody, różnorodności przyrodniczej i krajobrazu, działalność badawczo-rozwojowa w ochronie środowiska, monitoring oraz pozostała działalność w ochronie środowiska (poważne awarie, chemikalia, biotechnologie i GMO, promieniowanie jonizujące).

publicznych, na który narażonych jest około 13 mln osób, czyli 35% ludności kraju, a który w 80% ma źródło właśnie na drogach [tamże, rozdz. 4.5].

O zanieczyszczeniu powietrza przemysłowymi pyłami i toksynami wytwarzanymi w kraju i ich napływem z krajów ościennych a nawet z Francji i Wielkiej Brytanii (np. SO₂, NO_x [Mill 2009, s. 11]) oraz o geografii i stanie depozycji nic, choć wpływa to ewidentnie na zdrowie ludności, skażenie upraw rolnych i sadowniczych, erozję konstrukcji budowlanych itd.

Lakonicznie, sygnalnie potraktowano tam racjonalizację spożytkowania gospodarczego odpadów, związek stanu infrastruktury transportowej z jakością ruchu, potrzebę intensyfikacji rozwoju systemów transportu przyjaznego środowisku, szczególnie publicznego, przyspieszenie eksploatacji odnawialnych źródeł energii itd. Dowodzi to wirtualnego zaangażowania się państwa w sferze ekologii determinującej kondycję jego faktycznego bezpieczeństwa.

KRAĞ ZNACZENIOWY EKOLOGISTYKI KOMUNIKACYJNEJ

Ekologistyka, to reifikacja paradygmatu zrównoważonego rozwoju środowiska kulturowego człowieka. Oznacza ona takie postępowanie (indywidualne, społeczne, polityczne, gospodarcze itd.), które w wymiarze logistycznym przyczynia się realnie do osiągnięcia bezpieczeństwa ekologicznego (ludzkiego, infrastrukturalnego, operacyjnego itd.) w tym środowisku przez zarządzanie jego dobrami z przezornością przed narażeniami destrukcyjnymi, chroniące zdrowie i życie człowieka oraz naturę i wytwory cywilizacji ludzkiej.

Ekologistyka definiowana była dotąd w Polsce ograniczenie, głównie w kontekście procesu obrotu użytkowego (reusingu/recyklingu) odpadami i opakowaniami [Korzeniowski, Skrzypek 1999, s. 48; Korzeń 2001, s. 16–17]. Jej funkcja celu może i powinna być znacznie szersza, bo symbioza logistyki i ekologii jest nie tylko powszechnie odczuwalnym faktem, ale i wyzwaniem pożądanego synergizmu ekonomicznego i biotechnologicznego.

Ekologia, to ekonomia XXI w., to najogólniej racjonalizacja gospodarki zasobami naturalnymi i przetworzonymi oraz utylizacji tych ostatnich przez wprowadzenie ich do ponownego obrotu gospodarczego. Biotechnologia, to integracja nauk przyrodniczych i inżynierskich w celu zastąpienia technologii tradycyjnych, mniej wydajnych, a zarazem bardziej szkodliwych dla środowiska. Znajduje ona zastosowanie w medycynie, przemyśle (do produkcji żywności, m.in. o zwiększonej wartości odżywczej i uodpornionej na niekorzystne warunki środowiska) i w ochronie środowiska (m.in. do biologicznego oczyszczania ścieków produkcji biopaliwa i tworzyw biodegradowalnych). Oba te procesy, to zwiększone i bardziej niż dotąd zdywersyfikowane wyzwania ekologiczne, w tym oczywiście w zakresie przewozu i gromadzenia materiałów (surowców, produktów i odpadów) oraz ich unieszkodliwiania w warunkach zabezpieczenia przed degradacyjnym oddziaływaniem na środowisko.

Logistyka i ekologistyka żyją komunikacją w różnych jej technikach i formach usługowych, jednocześnie kreatywnych, emanujących tworzeniem wartości dodanej. Pomnażanie tej wartości, to dyrektywa aksjologiczna polityki społeczno-ekonomicznej państwa, to wzrost dobrostanu jego obywateli, to wreszcie droga zapewniania bezpieczeństwa państwa. (Eko)logistykę nazbyt często kojarzy się głównie z dystrybucją dóbr materialnych, postępując aksjologię jej zasad, równie znaczącą w mobilności ludzi i przekazie informacji.

Ekologistyka komunikacyjna stanowi pozycję dominującą w paradygmacie rozwoju środowiska kulturowego człowieka. Od zarania komunikacja wyznaczała formułę gospodarowania człowiekiem, jego penetrację bytową i cywilizacyjną w otoczenie, decydowała o warunkach współżycia z nim, przetrwania, rozwoju ale wiodła też do niebezpieczeństw a nawet zagłady. Współcześnie człowiek to *homo motoricus* niemal w pełni od niej uzależniony, ona nim steruje, bez niej jest logistycznie omal bezradny. Objawia się to zarówno w *fizys* jak i w *psyche*. Skutkiem są samonakręcające się narażenia ekologiczne, wymieniając choćby zanieczyszczenia toksyczne i akustyczne atmosfery, skażenia ziemi i wód, degradację

flory i fauny oraz inwazję motoryzacyjną na środowisko, z efektem ogromu wypadków komunikacyjnych, przede wszystkim drogowych.

AKSJOLOGIA I FIKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Bezpieczeństwo jest zjawiskiem dynamicznym, zarówno w czasie jak i przestrzeni, postrzeganym jako proces. Istotna jest architektura bezpieczeństwa, jawiąca się zarówno w obszarze wiedzy, jak i działalności praktycznej a obejmująca ogół form i sposobów organizowania i kształtowania przestrzeni dla zapewnienia pokojowych warunków bytu ludzi.

W Szwecji, w kształtowaniu przestrzeni bytu i pracy implementowana jest szeroko zasada zwana *trygghet*, co dosłownie oznacza *bezpieczeństwo*, ale jego treść jest bardziej pojemna, obejmując potrzebę współczesnego człowieka w zapewnieniu mu dobrobytu społecznego oraz bezpieczeństwa w każdym wymiarze miejsca i czasu [Parteka 1984, s. 48].

Anatomia pojęcia *trygghet* ma cztery aspekty:

- pierwszy – poczucie bezpieczeństwa w miejscu przebywania, a więc w środowisku zamieszkania, pracy, wypoczynku (czysta woda, świeże powietrze, redukcja wypadków drogowych);
- drugi – bezpieczeństwo ekonomiczne: pełne zatrudnienie, stabilizacja gospodarcza, jasne perspektywy;
- trzeci – bezpieczeństwo społeczne: mieszkanie, opieka zdrowotna;
- czwarty – bezpieczeństwo polityczne, stabilna sytuacja polityczna wobec sąsiadów (i całego świata).

Obok realnego, obiektywnie doznawanego bezpieczeństwa bywa nieraz wytwarzane jego poczucie, a więc stan subiektywny, który może – ale nie musi – opierać się na bezpieczeństwie faktycznie istniejącym, choć oba są często rozumiane jako pojęcia tożsame⁸.

Takim postępowaniem jest np. dowodzenie przez policję, że wobec zmniejszenia liczby wypadków drogowych w 2009 r. w porównaniu do poprzednich lat, *na bezpieczeństwo w ruchu drogowym wpływają [m.in.] samochody, które są coraz nowsze i coraz bardziej bezpieczne drogi* (podkr. BR), *które buduje się* [Karaczun 2010 wg KG Policji]. Tymczasem:

- wg Banku Światowego *jednym z problemów bezpieczeństwa na drogach Polski ... jest także to, że kierowcy ... jeżdżą starymi samochodami, o konstrukcji niespełniającej współczesnych standardów ochrony pasażerów [a] stan rozwoju dróg nie nadąża za tempem, w jakim zwiększa się ruch drogowy* [Kublik 2010²];
- w 2009 r. sprzedano 270,0 tys. nowych aut a import używanych wyniósł 693,3 tys. [wg Kublik 2010¹], a im auto starsze, w tym większym stopniu stanowi potencjalne zagrożenie wypadkowe (ponad 11-letnie 8-krotnie większe od 3-letniego [Dekra 1995];
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad stwierdza, że *ponad 40% sieci dróg krajowych wymaga przeprowadzenia różnego rodzaju remontów – od wzmocnień poprzez wyrównania kolein po zwykłe łatanie dziur* [DGP 2010]⁹.

W dniach 6–8 sierpnia 2010 r. GDDKiA zorganizowała ogólnopolską akcję pod pompatycznym hasłem *Weekend bez ofiar*, która apelem do kierowców miała doprowadzić do powstrzymania się od nagminnie niebezpiecznych zachowań na drogach. Kosztowała 1,4 mln PLN, a wypadków i niebezpiecznych zachowań było więcej niż średnio w weekendach poprzedniego miesiąca. W 308 wypadkach, zginęły 44 osoby, ranne były 542. Zatrzymano

⁸ 24.05.2010 r. europoseł Zbigniew Ziobro w wywiadzie TVP nt. powodzi mówił: ... *bezpieczeństwo, poczucie bezpieczeństwa...*!

⁹ To odnosi się do stanu sprzed powodzi w maju 2010 r. Z atlasu ryzyka na drogach krajowych w Polsce w latach 2006–2008 wynika, że 86% stanowią odcinki o najwyższym poziomie ryzyka [86%, 2009]. Stan techniczny dróg zamiejskich niższych kategorii i w miastach jest znacznie gorszy. Np. według Najwyższej Izby Kontroli *naprawy jezdni i chodników wymaga blisko 50% dróg w Łodzi i Wrocławiu, w Gdańsku i Krakowie 60%, a w Warszawie aż 71%* [NIK 2009].

aż 1697 nietrzeźwych kierowców! Zasadne jest więc pytanie spikerki TVN w dzienniku 9 sierpnia 2010 r.: *a może kluczem do bezpieczeństwa nie są akcje a drogi?*

Bywa że poczucie bezpieczeństwa rozumie się wybiórczo. Dla Centrum Badania Opinii Społecznej determinują je następujące deklaracje sytuacyjne mieszkańców [CBOS 2009]: (1) czy w Polsce żyje się bezpiecznie a miejsce zamieszkania można nazwać bezpiecznym i spokojnym? (2) czy zachodzi obawa, że można stać się ofiarą przestępstwa oraz czy w ostatnich pięciu latach przydarzyły się m.in.: kradzież, włamanie do domu, napad i obrabowanie oraz pobicie lub umyślne zranienie? (3) czy z działalności policji w miejscu zamieszkania jest się zadowolonym a jej patrole w najbliższej okolicy są wystarczające?

AFIRMACJA WIKTYMIZACJI NA POLSKICH DROGACH

Wiktymologia, to nauka kryminologiczna, zajmująca się sprawstwem ofiary w doznaniu szkody. Bada ona relacje między czynem samobójczym lub irracjonalnym tragicznym jego objawem, który to proces zwany bywa wiktylizacją, unicestwianiem się.

Afirmacją wiktylizacji objawiającej się ryzykiem zagrożenia bezpieczeństwa publicznego, jest powszechność irracjonalności w ruchu drogowym, zwłaszcza w postępowaniu automobilistów. W 2009 r. zmalała nieco względem 2008 r. liczba wypadków oraz ich skutki, co odtrąbiono jako poprawę stanu bezpieczeństwa na drogach. [Karaczun 2010]. Koszty opieki nad ofiarami wypadków, ubezpieczeń i utraty produktywności sięgają w Polsce według szacunków Banku Światowego 2% PKB, czyli 10 mld USD [Kublik 2010²]. Warto porównać się z UE-27, by ocknąć się z samozadowolenia. Polska jest krajem bardzo wysokiego ryzyka zagrożenia bezpieczeństwa na drodze. W 2007 r. liczba zabitych w stosunku do 1 mln ludności wyniosła 146 (przy średniej dla UE-27 = 86), w odniesieniu do 1 mln samochodów osobowych 413 (dla UE-27 = 187), a do 100 mln osobo-km 229 (dla UE-27 = 88) [obl. wg European 2009 rozdz. 7, s. 54].

W realizacji celu UE-27 zmniejszenia do połowy liczby śmierci na drogach względem stanu w 2010 r., Polska jest na końcu rankingu dokonania tego, najwcześniej prawdopodobnie dopiero w 2025 r., podczas gdy Francja, Luksemburg i Portugalia już to osiągnęły [tamże, s. 58]. Taki jest efekt zaniku wyobraźni o tym, że życie jest treścią ekologii i bez wątpienia kategorią wartości bezpieczeństwa zdrowotnego, niebagatelnego dla państwa. Państwo jako emanacja polityczna narodu, dokonuje na swym organizmie wiktylizacyjnego *seppuku*.

Antoni Kępiński konstatuje w związku z tym [Kępiński 1977, s. 62]: *Człowiek ... przyzwyczajają się do niebezpieczeństwa, w końcu przechodzi obok niego mimo, jakby nie zdając sobie z niego sprawy. Jazda samochodem, przejście przez jezdnię jest w obecnych warunkach komunikacyjnych połączone ze znacznym niebezpieczeństwem dla życia, o czym świadczy wysoka liczba wypadków śmiertelnych na drogach. A jednak większość ludzi lekceważy sobie to niebezpieczeństwo i wsiadając do samochodu lub wchodząc na jezdnię na ogół w ogóle o nim nie myśli. A gdy ktoś o tym myśli, kieruje się go do psychiatrii, uważając taki lęk za nerwicową fobię.*

NIEKTÓRE DYLEMATY CHAOSU (EKO)LOGISTYCZNEGO W SYSTEMACH INFRASTRUKTURALNYCH I OPERACYJNYCH KOMUNIKACJI LĄDOWEJ W POLSCE

Transformacja prawno-ekonomiczna Polski w 1989 r. wywołała euforię demontażu organizacyjnego i logistycznego gospodarki dyrektywnej jako działania na rzecz liberalizmu w gospodarowaniu, w tym również w sferze *modal split* oraz zarządzania systemami publicznej komunikacji lądowej: lokalnej komunalnej oraz dalekiego zasięgu kolejowej i autobusowej. Wolność gospodarcza w tych obszarach poczęła być pojmowana jako swawola, a to doprowadziło do:

- eksplozji motoryzacji indywidualnej i importu starych samochodów-gratów, zachłyśnięcia się fizyką standardów przemieszczania się w Europie zachodniej (bo *auto, to wolność*)

i w efekcie tragedii na drogach, powodowanych brawurą i agresją oraz minimalną wiedzą psychofizyczną o reżimach ruchu [Bąk 2001]¹⁰, ale także do dziś notowaną degrengoladą stanu techniczno-eksploatacyjnego dróg (nie tylko nawierzchni lecz i kompozycji ergonomicznej przestrzeni ruchu i jej otoczenia);

- politycznie przyzwolonego rozparcelowania jednolitych w kompetencji i powinności usługowej dwóch systemów przewozowych: kolejowego osobowego i towarowego (PKP) oraz samochodowego osobowego (autobusowego PKS), co w doprowadziło do:
 - ewidentnej regresji niektórych ich funkcji, np. przewozów towarowych koleją i przejmowaniem ich – także w ramach wolności gospodarczej – przez przewoźników samochodowych, nie baczących na to, że powodują dodatkowe źródło zagrożenia bezpieczeństwa ekologicznego i przekraczającymi ładowność masami przewozowymi przyczyniają się do przyspieszonej degradacji jakości nawierzchni dróg;
 - zaniku współdziałania nowych jednostek przewozowych w dbałości o infrastrukturę, tabor i pasażera, który jest dla nich najmniej potrzebnym podmiotem, o czym dowodzi chaos usługowy, prawie że permanentny, z kompletnym, faktycznym brakiem odpowiedzialności prawnej za niezrealizowaną usługę, mogącą skutkować zagrożeniem bezpieczeństwa komunikacyjnego i ekologicznego, w tym zdrowotnego;
 - rozerwania – w wyniku prymitywnie pojmowanej dogodności przywrócenia samorządności gmin [Ustawa 1990] – więzi komunikacyjnych w aglomeracji obsługiwanej np. przez miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne (sięgające swymi liniami daleko w głąb otaczającej przestrzeni społeczno-ekonomicznej – dojazdy do pracy, szkół itd.) poprzez uznanie, że samorządność oznacza samodzielność, w tym gospodarowania, bez względu nawet na to, że często bez dotychczasowych możliwości realizacji publicznej komunikacji międzygminnej.

Wszystkie te przedsięwzięcia mają również podtekst ekologiczny, społeczny (humanitarny jednostkowy i globalny) oraz cywilizacyjny (kulturowy i ekonomiczny). Oto na zakończenie kilka refleksji z dowodami, czasem niewytłumaczalnymi logicznie i bez perspektywy na pilne zrozumienie rzeczywistego kroku naprzód, a nie wedle filozofii *krok naprzód, dwa kroki wstecz*:

- w 2010 r. wiceminister infrastruktury Radosław Stepień obwieścił, że polskie drogi są tylko w 1% przyczyną wypadków, główną zaś nadmierną szybkość jazdy¹¹; tymczasem:
 - wg Europejskiej Federacji Drogowej konfiguracja drogi odgrywa ważką rolę w zdarzeniu się co trzeciego wypadku¹² [Better 2005],
 - w bardzo dobrym lub dobrym stanie jest tylko 1,83% dróg krajowych [Mapa [2010],
 - wg najnowszego raportu EuroRAP o poziomie ryzyka na drogach w UE, zaledwie 4% polskich dróg spełnia najwyższe europejskie standardy bezpieczeństwa a aż 36% odznacza się najwyższym z możliwych ryzykiem wypadku i śmierci [Śmierć 2010];
- wiele dróg latami nie jest remontowanych a zwrot nakładów finansowych na konfigurację pasa drogi dla polepszenia warunków bezpieczeństwa ruchu następuje w bardzo krótkim czasie, bo już po 4,1 miesiącach [Better];
- koszt drogowego wypadku śmiertelnego (ofiary) ocenia się na: 1 140 850 PLN w obszarze zabudowanym i na 1 415 757 PLN poza nim wg Instytutu Badawczego Dróg i Mostów (dla 2007 r. [Biuro 2008]), podczas gdy w Wielkiej Brytanii 1 323 880 GBP [What 2003] = 6 142 280 PLN, w USA 5 mln USD [O’Flaherty 2005, s. 45] = 14,4 mln PLN¹³. (co ma wydźwięk aksjologiczny „ceny“ życia w relacji do kosztów na inżynierię ruchu i ekologi-

¹⁰ Przyczynami popełnianych błędów kierujących pojazdami samochodowymi są: wysoka agresja i lęk – 63%, brak dostatecznej podzielności i koncentracji uwagi – 51% oraz niska sprawność intelektualna – 35%.

¹¹ 7.08.2010, dziennik TVP, godz. 19.30.

¹² Wręcz akcentuje, że *infrastruktura drogowa jest naszym [automobilistów – BR] drugim pasem bezpieczeństwa*.

¹³ Wg notowań z 14.03.2011: 1 GBP = 4,64 PLN, 1 USD = 2,88 PLN.

stykę jej anturażu, gdyż wypadki drogowe i ich następstwa, to nie tylko ofiary, sprawcy i szkody materialne, to również odcisk ich piętna na wiele dziedzin życia społecznego).

LITERATURA¹⁴

- [1] Bąk J. (2001), *Przyczyny popełniania błędów w ruchu drogowym przez kierujących pojazdami samochodowymi*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa.
- [2] Biuro Ruchu Drogowego, Komenda Główna Policji, html [2011].
- [3] CBOS – *poczucie bezpieczeństwa*, maj 2009 (2009), html.
- [4] *Dekra will neue Maerkte erschliessen* (1995), Die Wirtschaft, nr 12.
- [5] *DGP – Polskie drogi, czyli dziura na dziurze*, (2010), html (wg GDDKiA).
- [6] *II Polityka Ekologiczna Państwa* (2000), Rada Ministrów (uchwalona przez Sejm w 2001 r.).
- [7] *European Road Statistics 2009: 7. Safety* (2009), European Union Road Statistics, Brussel.
- [8] *Hierarchia potrzeb*, html [2010].
- [9] Karaczun A. (2010), Rok 2009 rok na polskich drogach: mniej wypadków, zabitych i rannych, html.
- [10] Kepiński A. (1977), *Lęk*, Państwowy Zakład Wydawnictw Lekarskich, Warszawa.
- [11] *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej* (1997), Dz.U. Nr 78 poz. 483, ze zm.
- [12] Korzeniowski A., Skrzypek M. (1999), *Ekologistyka zużytych opakowań*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań.
- [13] Korzeń Z. (2001), *Ekologistyka*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań.
- [14] Kublik A. (2010)¹, *Autoskansen Europy*, „Gazeta Wyborcza”, nr 120.
- [15] Kublik A. (2010)², *BŚ: 10 mld dol. rocznie kosztują Polskę wypadki drogowe*, „Gazeta Wyborcza”, nr 65.
- [16] *Mapa stanu nawierzchni polskich dróg*, html [2010].
- [17] Mill W. (2005), *Ocena transgranicznego napływu wybranych zanieczyszczeń powietrza na obszar Polski*, „Ochrona Środowiska i Zasobów Naturalnych”, nr 28.
- [18] *Naród*, html [2010].
- [19] *NIK o stanie dróg: dziura na dziurze, remonty za długie i uciążliwe*, (2009), html.
- [20] O’Flaherty B. (2005), *City Economics*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts.
- [21] *86 proc. dróg krajowych w Polsce ma najwyższy poziom ryzyka*, (2009), html.
- [22] *Państwo*, html [2010].
- [23] Parteka T. (1984), *Trygghet po polsku*, „Miasto”, nr 2–3.
- [24] *Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009–2012 z perspektywą do roku 2016* (2008), Minister Środowiska.
- [25] *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko* (2007), wersja zaakceptowana przez Komisję Europejską decyzją z 7.12.2007 r.
- [26] *Program Wykonawczy do II Polityki Ekologicznej Państwa na lata 2002–2010* (2002), Rada Ministrów, Warszawa.
- [27] *Raport U Thanta* (1969), html [2010].
- [28] *Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej* (2007), MSZ, Warszawa.
- [29] *Śmierć na drogach? Winne są auta!* (2010), html.
- [30] *Ustawa z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym* (2001), Dz.U. Nr 142 poz. 1591.
- [31] *Ustawa z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska* (2001), Dz.U. Nr 62 poz. 627.
- [32] *What Does a Road Accident Cost?* (2003), The Association of British Drivers, London.

¹⁴ W [...] podano rok pozyskania danych.