

Bernard Rzezyński

Ekologiczne aspekty bezpieczeństwa państwa

Przegląd Naukowo-Metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa nr 1, 91-100

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Prawną formą organizacji społeczeństwa¹ 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 szczegółowej o ochronę środowiska, a więc o bezpieczeństwo ekologiczne.²

Podstawowe problemy współczesnych zagrożeń ekologicznych

Do czasu raportu Narodów Zjednoczonych *Człowiek i jego środowisko* [Raport 1969]³, świat nie reagował globalnie na skutki przekształceń środowiska człowieka wywołane 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 powierzchnię ziemi, kopaliny, wody, powietrze, zwierzęta i rośliny, krajobraz oraz klimat [*Ustawa 2001:art.3.39*]. Najważniejsze zagadnienia poruszane w tym raporcie, to [*Raport 1969*]:

- brak powiązania wysoko rozwiniętej techniki i technologii z wymogami środowiska;
- wyniszczenie ziem uprawnych;
- bezplanowy rozwój stref miejskich;
- zmniejszanie się powierzchni wolnych, otwartych terenów;
- znikanie wielu form życia zwierzęcego i roślinnego;
- zanieczyszczenie i zanieczyszczanie środowiska;
- konieczność ochrony takich elementów środowiska jak gleba, woda i powietrze.

W 1992 r. Polska przystąpiła do międzynarodowego programu *Odpowiedzialność i Troska (Responsible Care)* [Program 1999], zainicjowanego w 1984 r. i proklamowanego przez Narody Zjednoczone, w którego deklaracji działania znalazł się m. in. taki zapis: „Zrobię wszystko, by zmniejszyć szkodliwy wpływ na środowisko, chronić inne stworzenia i uszanować piękno Ziemi.” Podstawowym adresatem tych słów jest każdy współczesny człowiek, którego filozofia ekspansywnego bytu winna uwzględniać racjonalną eksploatację środowiska i jego zasobów, czyli etyczną zasadę zrównoważonego rozwoju. Zrównoważony rozwój, to taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli

¹ Stosowane bywa zamiennie lub równoznacznie pojęcie narodu. Jest jednak istotna różnica aksjologiczna, bowiem społeczeństwo bywa traktowane przez jednostki zwykle instrumentalnie, natomiast naród jest dla jego członków wartością autoteliczną [wg *Naród*].

² Zob. np.: [*Konstytucja RP 1997:art.5*]: Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju.

³ Raport Sekretarza Generalnego ONZ U Thanta przedstawiony na sesji Zgromadzenia Ogólnego 26 maja 1969 r., zatytułowany *The problems of human environment* (wg innych źródeł: *Man and his human environment*), wyrażony w rezolucji nr 2390

zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń [Ustawa 2001:art.3.50].

Podejmowane w ostatnim dziesięcioleciu 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 dotkliwie w obszarach osadniczych, szczególnie zaś silnie w zurbanizowanych.

Aksjologia i imitacja bezpieczeństwa

Bezpieczeństwo definiuje się najczęściej jako stan poczucia pewności i gwarancji jego zachowania oraz szansy na jego doskonalenie, jako sytuację odznaczającą się brakiem ryzyka utraty czegoś, co człowiek szczególnie ceni, np. zdrowia, pracy, szacunku, uczuć, dóbr materialnych, czy ogólniej jako brakiem określonych zagrożeń.

Poczucie bezpieczeństwa i stan realny bezpieczeństwa są często rozumiane jako pojęcia tożsame, nawet przez polityków⁴. Poczucie bezpieczeństwa to stan subiektywny, który może — ale nie musi — opierać się na bezpieczeństwie faktycznie istniejącym. Można je wytworzyć sztucznie, np. poprzez przedstawienie danej osobie lub grupie osób fałszywych przesłanek i utrudnienie postrzegania faktów albo ich zrozumienia. Działania takie podejmowane są często, zwłaszcza w sytuacji, gdy zapewnienie faktycznego bezpieczeństwa nie jest możliwe. Zatem poczucie bezpieczeństwa to — nierzadko — jedynie złudzenie bezpieczeństwa [wg Bukiel 2002: 3127-3130]. 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 w naszym kraju”. [Karaczun 2010 wg KG Policji]. Tymczasem:

– według 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 nadąży 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];

– 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; połowę potrzeb remontowych stanowią zabiegi, które należy wykonać natychmiast, a druga połowa powinna być zaplanowana do wykonania w ciągu najbliższych kilku lat” [DGP 2010].⁵

⁴ 24 maja 2010 r. europoseł Zbigniew Ziobro w wywiadzie TVP nt. powodzi mówił: „(...) bezpieczeństwo, poczucie bezpieczeństwa (...)!”

⁵ 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 proc. 2009]. Stan techniczny dróg zamiejsckich niższych kategorii i w miastach jest znacznie gorszy. Np. według

Bywa też, że poczucie bezpieczeństwa determinuje się wybiórczo, w sposób ewidentnie zawężony. Centrum Badania Opinii Społecznej czyni to na podstawie deklaracji mieszkańców (w 2009 r. próba N=1094), przy czym rozumie przez to pojęcie [CBOS 2009] zaledwie następujące (zgrupowane) sytuacje: (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?

Niekiedy ludzie źle rozumieją wpływ określonych działań, np. spowolnienia ruchu samochodowego w mieście do 30 km/h na rzekomą poprawę sytuacji bezpieczeństwa pieszych, konstatując m.in. [Wielkopolska 2010]: „Ograniczenie [prędkości] pozwoli odetchnąć pieszym, (...) teraz zanim przejdę przez pasy, wielokrotnie muszę się cofać (?-BR), żeby nie być potrącona przez jakiegoś pirata”.

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. Uwzględnia ona istniejącą rzeczywistość na danym etapie jej rozwoju, przyjęte formy więzów organizacyjnych i przewidywany ich rozwój. W oparciu o nie organizuje i kształtuje warunki służące przeciwdziałaniu i likwidowaniu kryzysów i konfliktów oraz zapewnieniu pokojowego bytu na określonym obszarze realnej rzeczywistości [wg Kaczmarek 1997:1].

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 1984:48].

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).

Polska polityka bezpieczeństwa ekologicznego państwa

Cele bezpieczeństwa ekologicznego państwa zdefiniowane są na dwóch poziomach działań: strategicznym [*Strategia* 2007: rozdz.3.7 (poz.75-77)]⁶ i operacyjnym [*Program* 2007].⁷ Ich zdefiniowanie jest intelektualnie płytkie, a w kontekście rozmiaru i skutków powodzi w maju 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, odnośnie do powinności państwa skutecznego zabezpieczenia jego obywateli i terytorium kraju przed powtórkami historii technologii zagrożeń ekologicznych. A powinności te zostały zdefiniowane w postaci zadań inwestycyjnych w polityce ekologicznej państwa w 2002 r. [*Program* 2002, rozdz.2.2 (25-26)],⁸ acz w nikłym stopniu zrealizowane. Te zadania powtórzono jako priorytety operacyjne [zob.: *Program* 2007:],⁹ ze skutkiem jak wyżej.

Aktualną politykę ekologiczną państwa określono w 2008 r. [*Polityka* 2008], a jej celem średniookresowym 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”.¹⁰ Syntetycznie i dobitnie zachowania proekologiczne na rzecz bezpieczeństwa państwa wyznaczone są konstytucyjną powinnością kierowania się zasadą zrównoważonego rozwoju [*Konstytucja* RP 1997:art.5].

W polskich dokumentach wagi państwowej, ekologia (ochrona środowiska, polityka ekologiczna, bezpieczeństwo ekologiczne) postrzegana jest głównie w odniesieniu do trzech następujących obszarów, uznawanych za wyłącznie i jednoznacznie określające przestrzeń ekologiczną człowieka (w kolejności wysokości nakładów finansowych) [wg *Polityka* 2008:rozdz.5]:¹¹ (1) ochrona wód i gospodarka wodna; (2) ochrona powietrza atmosferycznego i (3) gospodarka odpadami.

⁶ Nadrzednym celem działań państwa w obszarze bezpieczeństwa ekologicznego jest zapewnienie obywatelom warunków do lepszego życia w zdrowym środowisku poprzez ochronę przyrody, w tym stymulowanie procesów zrównoważonego rozwoju [tamże:poz.75].

⁷ „Wszędzie, gdzie ma to uzasadnienie, kierowane będą środki na odtwarzanie, modernizowanie zabudowy hydrotechnicznej, zwłaszcza w przypadku jej wielofunkcyjności. 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. Dodatkowo wspierane będą projekty prowadzące do wzrostu dyspozycyjnych zasobów wody, a także w zakresie zapobiegania i przeciwdziałania poważnym awariom i monitorowania stanu środowiska.” [tamże: *Cele Programu w sektorze Środowisko: ograniczenie ryzyka zagrożeń ekologicznych*]

⁸ Zob. [tamże:25]: „Zadania inwestycyjne obejmują (...) budowę wielozadaniowych zbiorników retencyjnych, stopni wodnych i innych obiektów zabudowy i regulacji, a także budowę i modernizację wałów i innych urządzeń ochrony przed powodzią.”

⁹ **Zob.[tamże: Priorytet 3: Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska]: Działanie 3.1. Retencjonowanie wody i zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego.**

¹⁰ Związana z nią zasada wysokiego poziomu ochrony środowiska zakłada, że „stosowanie zasad prewencji i przezorności powinno być ukierunkowane na wysoki i bezpieczny dla zdrowia ludzkiego poziom ochrony środowiska”. [tamże]

¹¹ Pozostałymi, mniej kapitałochłonne (łącznie poniżej kwoty dla (3)) są: ochrona przed hałasem i polami elektromagnetycznymi, ochrona powierzchni ziemi, ochrona przyrody, różnorodności przyrodniczej i

Ekologia w obszarze komunikacji jest ledwo wzmiankowana oddziaływaniem hałasu „stanowiącym jedno z najbardziej uciążliwych zanieczyszczeń środowiska w miastach i wzdłuż szlaków komunikacyjnych”, przy czym 80 % tej uciążliwości,¹² na którą narażonych jest około 13 mln osób, czyli 35 % ludności kraju, ma źródło na drogach publicznych [tamże: rozdz.4.5]. O zanieczyszczaniu powietrza przemysłowymi pyłami i toksynami wytwarzanymi w kraju i ich napływem na jego obszar (nie tylko z krajów ościennych, ale — jak wykazują pomiary — nawet z tak odległych jak Francja i Wielka Brytania (np. SO₂, NO_x [Mill 2009:11]) oraz o przestrzennym rozkładzie i stanie depozycji cichutko. A przecież nie pozostaje to bez wpływu na zdrowie ludności, skażenie upraw rolnych i sadowniczych, erozję konstrukcji budowlanych itd. Lakoniczne, sygnalne jest tam potraktowanie racjonalizacji spożytkowania gospodarczego odpadów, związku stanu infrastruktury transportowej z jakością a zwłaszcza bezpieczeństwem ruchu, potrzebą intensyfikacji rozwoju systemów transportu przyjaznego środowisku, szczególnie publicznego, przyspieszeniem eksploatacji odnawialnych źródeł energii itd. Tyle dla scharakteryzowania wirtualnego zaangażowania się państwa w sferze ekologii determinującej kondycję jego faktycznego bezpieczeństwa.

Wiktymologia jako afirmacja ryzyka zagrożenia bezpieczeństwa publicznego

Wiktymologia zajmuje się sprawstwem ofiary w doznaniu szkody. Jest ona wynikiem czynu samobójczego lub irracjonalnego a tragicznym jego objawem, który zapewne wejdzie do annałów obłędu wiktymologicznego, wywołwanego dewiacją psychologizyczną, jest bilans humanitarny i polityczny katastrofy lotniczej pod Smoleńskiem 10 maja 2010 r.¹³

Afirmacją wiktymologii objawiającej się ryzykiem zagrożenia bezpieczeństwa publicznego, jest powszechność irracjonalności w ruchu drogowym, zwłaszcza w przestępczym postępowaniu automobilistów. W 2009 r. zmalała nieco względem 2008 r. liczba wypadków drogowych oraz jej skutki, co odtrąbiono jako poprawę stanu bezpieczeństwa na drogach. W 44080 wypadkach zginęło 4564 osób, a rannych było 55 906. [Karaczun 2010]. Koszty opieki nad ofiarami wypadków, ubezpieczeń i utraty produktywności sięgają w Polsce według bardzo ostrożnych szacunków Banku Światowego do 2 % PKB, czyli 10 mld USD [Kublik 2010]. Może warto porównać się z Unią Europejską UE-27, by ocknąć się z samozadowolenia. Polska jest jednym z krajów o bardzo wysokim ryzyku zagrożenia bezpieczeństwa na drodze. W statystyce dla 2007 r. liczba zabitych na drodze w 2007 r. w stosunku do 1 mln ludności wyniosła 146 (przy średniej dla UE-27 = 86), w odniesieniu do 1 mln samochodów

krajobrazu, działalność badawczo-rozwojowa w ochronie środowiska, monitoring oraz pozostała działalność w ochronie środowiska (poważne awarie, chemikalia, biotechnologie i GMO, promieniowanie jonizujące).

¹² O poziomie ponadnormatywnym 60 dB w dzień i 50 dB nocą

¹³ Takie postępowanie sugeruje hiszpańska agencja EFE (dokładnie: „naciskanie Lecha Kaczyńskiego na pilotów, by lądowali w trudnych warunkach”), które odpiera Jarosław Kaczyński, bo „zarzuty, że mój brat mógł się [tak] zachować (...) są nieuzasadnione” [zob.: Kaczyński 2010]. Niestety dowodu na nieuzasadnienie zabrakło, zapewne dlatego, że jest to „oczywista oczywistość”. Upublicznienie 1 czerwca 2010 r. zapisu czarnych skrzynek ze samolotu prezydenckiego [zob. treść w języku polskim: *Transkrypcja* 2010: godz.8.30.32,7: „Na razie nie ma decyzji prezydenta, co dalej robić (dyrektor Kazana”)] dowodzi, kto decydował na pokładzie samolotu!

osobowych 413 (= 187), a do 100 mln osobo-km 229 (= 88) [obl. wg *European 2009* rozdz.7:54].

W zakresie realizacji celu UE-27 zmniejszenia do połowy liczby śmierci na drogach względem stanu w 2010 r., Polska, z Węgrami, Rumunią i Litwą jest na końcu rankingu dokonania tego, najwcześniej prawdopodobnie dopiero w 2025 r., podczas gdy Francja, Luksemburg i Portugalia już to osiągnęły [wg tamże:58]. W zakresie ochrony życia (zmniejszenia śmiertelności) w wypadkach drogowych w 2007 r. względem stanu w 2001 r., Polska jest również w ogonie opóźniających się, dokładnie jest pod kreską [wg tamże:57]. Taki jest efekt zaniku wyobraźni o tym, że życie jest treścią ekologii i bez wątplenia kategorią wartości bezpieczeństwa zdrowotnego, niebagatelnego dla państwa.

Inną, równie zadziwiającą beztroską społeczeństwa i ekonomii państwa jest gospodarka odpadami, a w istocie znacząca obojętność na higienę środowiska i wprowadzanie wartości surowcowych i materiałowych odpadów do ponownego obiegu gospodarczego. Lasy i przydrożne rowy są częstym obrazem porzuconych śmieci, wody zanieczyszczane są ściekami komunalnymi i przemysłowymi, świadomie z powodu niedostatku lub braku ich oczyszczania albo wskutek lichych urzędzeń zabezpieczenia przed niekontrolowanymi zrzutami bądź awariami, narasta dokuczliwość zdrowotna (nie tylko alergiczna) zapylenia miast i to nie tylko pyłem wulkanicznym z Islandii, ale wskutek ich zanieczyszczania pyłami z erozji gleby w otoczeniu ogołacanym z lasów, których tereny przeznacza się na zabetonowane pustynie podmiejskich osiedli. Państwo przyzwala na to, ponieważ od wielu lat deliberyje się nad nową ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. 1 stycznia 2003 r. unieważniono dotychczasowe plany miejscowe [Ustawa 2003], co było najmniej przemyślanym pociągnięciem w historii planowania przestrzennego na świecie [Kolipiński 2004:37]. Brak planu zagospodarowania przestrzennego, który jest dla gminy prawem miejscowym i postępowanie na podstawie innych dokumentów prawnych¹⁴ to nie tylko bezhołowie (by nie rzec niedopuszczalność) w gospodarowaniu przestrzenią, to nierzadko realizowana pokusa zrobienia na tym dobrego biznesu.

Miernikiem wskazującym na dążność do pełnego ładu w zagospodarowaniu przestrzennym gmin jest udział powierzchni kraju objętej planami miejscowymi, a ten jest niewystarczający. Przy obecnym tempie ich realizacji, dla osiągnięcia miernika 50 % trzeba 12 lat i to przy nierealistycznym założeniu, że plany te nie będą ulegały dezaktualizacji. Pokrycie planami miejscowymi ogólnej powierzchni Polski w 2007 r. wynosiło tylko 24,2 % [wg Śleszyński 2009:111-112]. W zabezpieczeniu ładu przestrzennego i dbałości o bezpieczeństwo ekologiczne, państwo czynnie działa wiktymologicznie, dokonuje na swym organizmie *seppuku*.

Zakończenie

W pracy poruszono tylko niektóre istotne aspekty funkcji, miejsca i aplikacji ekologii (w konstytucji ekonomicznej, inżynierskiej, logistycznej, politycznej, społecznej i in.) w zapewnianiu bezpieczeństwa państwa, z naciskiem na Polskę. Obywatele i państwo, tutaj rozumiane jako aparat zarządzający na wszystkich

¹⁴ Dokonywane i potrzebne *Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy* [Rozporządzenie 2004] są tylko nieodzownym wstępem do tych planów i nie stanowią jak plany, prawa miejscowego.

szczeblach od sołtysa i gminy po naczelne władze ustawodawcze i wykonawcze oraz organa wymiaru sprawiedliwości, mają powinność codziennej dbałości o realizację zasady zrównoważonego rozwoju środowiska kulturowego człowieka. Czasem przyspieszonym odkryciem ogromu skutków zaniku tej powinności są kataklizmy ekologiczne. Zagrożenie bezpieczeństwa bytu państwa w wymiarze społeczno-ekonomicznym dokonuje się codziennie przez nierespektowanie logiki ekologicznej, przez polski syndrom „jakoś to będzie” (by nie rzec „tumiwizmu”). Oto kilka przypadków dla refleksji, tylko z powodzi 2010 r. :

– w Poznaniu powódź odsłoniła nieremontowany mur oporowy nad Wartą, przy którym wzniesiono kompleks mieszkalno-biurowy i ani inwestor, ani też miasto nie kwapią się, by budynki nie runęły do wody; zwyciężyła łapczywość finansowa dewelopera, zaniedbania urzędników miejskich i karygodność obu tych stron [Ten 2010];

– we Wrocławiu w 1996 r. zaprojektowano uzupełnienie osiedla Kozanów nowymi obiektami mieszkalnymi; decyzja o realizacji zapadła w 1997 r., jeszcze przed powodzią, pozwolenie na budowę wydano w 1999 r., a zasiedlanie rozpoczęło w 2002 r.; projektu obwałowania osiedla dotąd nie zrealizowano ze względu na protesty, właściciela jednej z działek, na których miał powstać (według prezydenta R. Dutkiewicza [wg Harłukowicz 2010]);¹⁵ a w 2010 r. Kozanów ponownie pod wodą;

– większa część Małopolski leży na tzw. fliszu karpackim, podłożu łupkowym, sprzyjającym tworzeniu się osuwisk; po przesyleniu go wodą, traci on spójność i zaczyna zsuwać się ze zbocza i w ten sposób powódź spowodowała zniszczenie kilkadziesiąt budynków i uszkodzenie kilkaset, wzniesionych tam bez uwzględnienia tego zagrożenia i za zgodą państwowego nadzoru budowlanego; zbocze, które raz się osunęło, długo nie będzie stabilne, więc domy trzeba będzie zbudować od nowa, niestety w wielu przypadkach już w innym miejscu [wg Piłat 2010].¹⁶

Bibliografia

Bukiel K.(2002), *Poczucie bezpieczeństwa czy bezpieczeństwo?* Służba Zdrowia, nr 30-33

CBOS-poczucie bezpieczeństwa maj 2009
(2009),CBOSpoczucie_bezpieczenstwa_maj_2009.html, [2010]

DGP – *Polskie drogi, czyli dziura na dziurze* (2010),
http://gospodarka.gazeta.pl/gospodarka/1,33181,7852590,DGP___Polskie_drogi___czyli_dziura_na_dziurze.html (wg GDDKiA)

¹⁵ Projektowi [wg Kozanów 2010] sprzeciwiali się posiadacze ogródków działkowych. R. Dutkiewicz, prezydent Wrocławia od 2002 r. dodaje [zob.: Harłukowicz 2010], że: (1) „miasta nie odpowiadają za rzeki i systemy wałów przeciwpowodziowych, to kompetencja regionalnych zarządów gospodarki wodnej i zakładów melioracyjnych, instytucji rządowych; wał na Kozanowie miasto miało nawet sfinansować” (dlaczego miało sfinansować, choć to nie miasta powinność?! – BR); (2) „nie wiem, który z ówczesnych członków zarządu miasta za to odpowiadał, ale wydając taką decyzję, musiał mieć ku temu jakieś podstawy; zakładano pewnie, że wał przeciwpowodziowy (...) uda się wybudować; można też podejrzewać, iż sądzono, że taka powódź jak w 1997 zdarza się raz na 1000 lat; pewnie po wszystkim przygotowujemy oficjalne *dossier* okoliczności powstania tych bloków i niewybudowania wału.

¹⁶ Zamiast oceny zaniedbań, komentarz internauty: „nie łupek, ale głupek sprawcą tragedii” — „Polak to głupek, który może budować wszędzie, bo może” [zbyszko 2010]

- II Polityka Ekologiczna Państwa* (2000), Rada Ministrów (uchwalona przez Sejm w 2001 r.), Warszawa
- European Road Statistics 2009: 7.Safety* (2009), European Union Road Statistics, Brussel
- Harłukowicz J. (2010)*, Dutkiewicz o Kozanowie: - Nie było błędu w sztuce, „*Gazeta Wyborcza (Wrocław)*”, nr 118
- Hierarchia potrzeb*, http://pl.wikipedia.org/wiki/Hierarchia_potrzeb, [2010]
- Kaczyński: *Brat nie był samobójcą* (2010), „*Gazeta Wyborcza*”, nr 123 (wg PAP)
- Karaczun A. (2010), *Rok 2009 rok na polskich drogach: mniej wypadków, zabitych i rannych*, <http://www.autoinfo.pl/wiadomosci/rok-2009-rok-na-polskich-drogach-mniej-wypadkow-zabitych-i-rannych>
- Kolipiński B. (2004), *Jest jeszcze o czym mówić*, „*Urbanista*”, nr 11
- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (1997), *Dz.U.*, nr 78 poz. 483, ze zm. po *Dz.U. 2009 nr 114 poz. 946*
- Kozanów: projekt wałów jest gotowy, ale działkowcy... (2010), *rozmowa M. Kokota z hydrologiem C. Szczegielniakiem*, „*Gazeta Wyborcza (Wrocław)*”, nr 118
- Kublik A. (2010)¹, *Autoskansen Europy*, „*Gazeta Wyborcza*”, nr 120
- Kublik A. (2010)², *BŚ: 10 mld dol. rocznie kosztują Polskę wypadki drogowe*, „*Gazeta Wyborcza*”, nr 65
- Mała encyklopedia powszechna PWN* (1971), PWN, Warszawa
- Mill W. (2005), *Ocena transgranicznego napływu wybranych zanieczyszczeń powietrza na obszar Polski [w:] Ochrona Środowiska i Zasobów Naturalnych*, nr 28
- Naród, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Narod>, [2010]
- NIK o stanie dróg: dziura na dziurze, remonty za długie i uciążliwe (2009), http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/334124,nik_o_stanie_drog_dziura_na_dziurze_remonty_za_dlugie_i_uciazliwe.html, [2010]
- 86 proc. dróg krajowych w Polsce ma najwyższy poziom ryzyka* (2009), http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/374358,86_proc_drog_krajowych_w_polsce_ma_najwyzszy_poziom_ryzyka.html, [2010]
- Państwo*, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Panstwo>, [2010]
- Parteka T. (1984), *Trygghet po polsku*, „*Miasto*”, nr 2-3
- Piłat B. (2010), *Osuwiska Łupek, cichy sprawca tragedii*, „*Gazeta Wyborcza (Kraków)*”, nr 123
- Polityka Ekologiczna Państwa w latach 2009-2012 z perspektywą do roku 2016* (2008), Minister Środowiska
- Potrzeba*, <http://pl.wikipedia.org/wiki/Potrzeba>, [2010]
- Program Odpowiedzialność i Troska* (1999), „*Rzeczpospolita*”, nr 152
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko* (2007), wersja zaakceptowana przez Komisję Europejską decyzją z 7 grudnia 2007 r.
- Program Wykonawczy do II Polityki Ekologicznej Państwa na lata 2002-2010* (2002), Rada Ministrów, Warszawa
- Raport U Thanta* (1969), http://pl.wikipedia.org/wiki/Raport_U_Thanta, [2010]
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 28 kwietnia 2004 r. w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy* (2004), *Dz. U.*, nr 118, poz. 1233

Strategia bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej (2007), Ministerstwo Spraw Zagranicznych, Warszawa

Śleszyński P. (2009), *Stan planowania przestrzennego w gminach w 2007 r.*, „Przegląd Urbanistyczny”, t.1

Ten mur może runąć (2010), „Gazeta Wyborcza”, nr 123

Transkrypcja rozmów załogi samolotu TU-154M nr 101, który uległ katastrofie w dniu 10.04.2010 roku w czasie podejścia do lądowania na lotnisku Smoleńsk „Północny”. (Rejestrator dźwięku MARS-BM) (2010), GS3614061.pdf

Ustawa z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (2008), Dz. U., nr 220, poz.1413 (tekst ujednolicony, stan na 12 01 2009)

Ustawa z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (2001), Dz. U., nr 62, poz. 627

Wielkopolska opinia publiczna (2010), opinia czytelnika, „Gazeta Wyborcza”, nr 123

Krystian CUBER

Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa z siedzibą w Poznaniu

UDZIAŁ SIŁ ZBROJNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W ZAPEWNIENIU BEZPIECZEŃSTWA OBYWATELI W SYTUACJACH KRYZYSOWYCH

Streszczenie

Artykuł charakteryzuje miejsce i rolę sił zbrojnych w realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego. Wyszczególnia zadania z zakresu zarządzania kryzysowego wykonywane przez pododdziały i oddziały sił zbrojnych oraz charakteryzuje procedury aktywacji sił i środków sił zbrojnych w sytuacjach kryzysowych.

Abstract

The article characterizes a place and role of military forces in the course of a crisis management accomplishment. It specializes various tasks in the range of crisis management assigned to sub and full squads of military forces. More, the article characterizes procedures of activating military forces and their means in critical situations.

Problematyka zarządzania kryzysowego w Siłach Zbrojnych obejmuje swym zakresem wiele różnych przedsięwzięć planistycznych, technicznych i organizacyjnych. Dla pełnego obrazu, poruszanych w artykule problemów, w pierwszej kolejności przedstawiono formalno-prawne podstawy udziału Sił Zbrojnych RP w sytuacjach kryzysowych,¹ w tym ogólne zasady wykonania zapisów ustawy o zarządzaniu kryzysowym,² na szczeblu państwa i w siłach zbrojnych. Następnie, wskazano miejsce i rolę Systemu Zarządzania Kryzysowego resortu Obrony Narodowej w Krajowym Systemie Zarządzania Kryzysowego oraz w części końcowej artykułu skupiono się na zadaniach realizowanych przez Siły Zbrojne RP w sytuacji kryzysowej, w ramach wsparcia władz cywilnych oraz z procedurami aktywacji Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

Siły Zbrojne RP mogą i powinny być użyte zawsze, gdy zagrożone jest mienie i życie ludzkie. Z drugiej zaś strony, na szczeblu państwa do niedawna brak było dokumentu formalno — prawnego regulującego w sposób kompleksowy problematykę zarządzania kryzysowego.³ Obowiązującą ustawą o zarządzaniu kryzysowym jest ważnym dokumentem regulującym ten niezwykle istotny dla poczucia bezpieczeństwa obywateli obszar funkcjonowania Państwa. Oczywiście w dalszym ciągu

¹ **sytuacja kryzysowa** — należy przez to rozumieć sytuację wpływającą negatywnie na poziom bezpieczeństwa ludzi, mienia w znacznych rozmiarach lub środowiska, wywołującą znaczne ograniczenia w działaniu właściwych organów administracji publicznej ze względu na nieadekwatność posiadanych sił i środków, *Art. 3 Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym*

² *Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym* (Dz. U. z 2007 r. Nr 89, poz. 590)

³ **zarządzanie kryzysowe** to działalność organów administracji publicznej będąca elementem kierowania bezpieczeństwem narodowym, która polega na zapobieganiu sytuacjom kryzysowym, przygotowaniu do przejmowania nad nimi kontroli w drodze zaplanowanych działań, reagowaniu w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych, usuwaniu ich skutków oraz odtwarzaniu zasobów i infrastruktury krytycznej, *Art. 2 Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym*.