



ROZDZIAŁ CZWARTY

Wielka Brytania
wobec problemów ochrony
środowiska naturalnego

Brytyjskie organizacje ekologiczne

W latach osiemdziesiątych XX w. problemy związane z ochroną środowiska naturalnego stały się jednymi z najważniejszych tematów poruszanych przez społeczeństwo brytyjskie. Wraz z rosnącą troską o zachowanie przyrody, zrodziła się “moda” na ekologię rozumianą w szerszym kontekście jako prawo do prowadzenia zdrowego trybu życia. W tym okresie bardzo szybko wzrastało poparcie społeczne dla inicjatyw związanych z ekologią. Bezpośrednio przekładało się to na liczbę osób w aktywnie wspierających organizacje ekologiczne. Jak podają statystyki w 1980 roku 1,8 miliona osób należało do organizacji związanych z działalnością ekologiczną, dziewięć lat później liczba ta wzrosła do 4 milionów osób.³² Biorąc pod uwagę to, że w Wielkiej Brytanii mieszka 57,7 milionów ludzi, należy przyznać, iż liczba członków organizacji ekologicznych należy do jednej z najwyższych w świecie.

W tym kontekście należałoby wyjaśnić specyfikę brytyjskich organizacji pozarządowych. W większości wypadków są to

32. red. Bill Jones.
*Political issues
in Britain Today*,
Manchester University Press,
1994 s.308.

organizacje działające od kilkudziesięciu lat. Mają ustabilizowaną pozycję w tamtejszej demokracji i formalnie wykształconą strukturę. Organizacje te w większości wypadków utrzymując się z indywidualnych dotacji pieniężnych. Realizują niezależne od rządu programy. Prowadzą one też społeczno-polityczny lobbing na rzecz ochrony środowiska naturalnego. Jako przykład najbardziej liczących się brytyjskich organizacji o profilu ekologicznym wpisujących się w powyższą formułę działania, można wymienić następujące organizacje:

The Woodland Trust – organizacja realizuje program ochrony lasów. Wykupuje zarówno naturalne lasy (obecnie posiada 1% naturalnych lasów w Wielkiej Brytanii), kupuje również ziemię, na której prowadzi program sadzenia nowych lasów. Organizacją o zbliżonym zakresie działania jest powołana do życia w 1895 roku (a więc ponad 100 lat temu) *The National Trust*. W zakresie jej kompetencji leży ochrona i konserwacja 28 400 hektarów terenów zielonych, 600 mil wybrzeża, oraz 200 zabytkowych budynków otoczonych parkami i ogrodami. Obecnie posiada ponad 2,7 miliona członków wspomagających, co pozwala jej zachować całkowitą niezależność od subwencji rządowych.

Inne cele realizuje *Royal Society for Protection of Birds*. Ta licząca 850 000 członków organizacja aktywnie działa na polu ochrony ptaków oraz ich naturalnego

środowiska. Organizacja ta włączyła się również w kampanie na rzecz poprawy czystości powietrza i zmniejszenia emisji spalin.

Przedsięwzięciem realizującym ponadnarodowe cele jest *The World Wide Fund for Nature*, do którego należy 120 000 Brytyjczyków.

Obok organizacji, których zakres działalności skupia się zasadniczo na działaniach na rzecz ochrony przyrody, na terenie Zjednoczonego Królestwa działają także organizacje realizujące szersze zadania związane z ekologią. Do nich zalicza się organizację *Friends of the Earth*. Zawieszona w roku 1971 swą działalność rozpoczęła od zainicjowania kampanii na rzecz zwrotnych opakowań szklanych. *Friends of the Earth* uznawana za ekologiczną organizację pozarządową brytyjskiej klasy średniej, w jej strukturze działa 230 000 członków, skupionych w 200 grup lokalnych.

Do nurtu organizacji odwołujących się do bardziej spektakularnych form działania zaliczymy brytyjski oddział *Greenpeace*, którego kampanie wspiera około 400 000 mieszkańców Wyp.



Wzrost ilości samochodów może okazać się jednym z najważniejszych problemów ekologicznych naszych czasów.

Formuła działania powyższych organizacji ekologicznych wywoływała sporo kontrowersji. Zbiurokratyzowana struktura, przypominająca międzynarodowe korporacje, niezliczone rzeczy donatorów doprowadziły do pewnego paradoksu funkcjonowania tego typu organizacji. Pod adresem “ekologicznych molochów” padały oskarżenia. Zarzucano im, że bardziej starają się o możliwości uzyskania nowych członków, a co jest z tym związane funduszy, niż o faktyczną ochronę środowiska naturalnego. Tym samym mamy do czynienia z sytuacją, w której żadna “szanująca się” organizacja ekologiczna nie zaangażuje się w kampanię dotyczącą kontrowersyjnych tematów, na przykład kampanię antyautostradową. Prowadzi to do sytuacji, w której organizacje ekologiczne dopasowują własne programy do gustów i emocji starych jak i potencjalnych członków wspierających działania dotacjami pieniężnymi.

Zarzuty te wydają się być uzasadnione, jeśli przyjrzymy się wysokości dochodów uzyskanym przez tego typu organizacje zwane też czasem grupami nacisku (*Pressure groups*). Jak podaje Geoff Lee dochody grup nacisku w roku 1980 wynosiły 38 milionów funtów, by w roku 1994 wzrosnąć do poziomu 237 milionów funtów.³³

Z nurtu krytyki działalności ekologicznej nazywanej czasem *shallow ecology*, czyli ekologii płytkiej czy też wąskiej, narodziły się radykalne grupy walczące o

33. Geoff Lee,
*Environmental policy:
reality or rhetoric?*
w. *Political issues
in Britain Today*
red. Bill Jones,
Manchester University
Press, 1994 s.308.

ochronę środowiska naturalnego takie jak *Earth First!*. Pomimo, iż liczbę ich członków szacuje się zaledwie na 1000 osób, wywalczyły sobie stałe miejsce w brytyjskim krajobrazie ugrupowań ekologicznych. *Earth First!* nie zajmuje się zdobywaniem funduszy, lecz poprzez aktywne uczestnictwo członków organizacji stara się wpływać na politykę państwa. W tym kontekście występowanie ugrupowań prezentujących radykalne sposoby działania, wydaje się być odpowiedzią na koniunkturalne metody działania prezentowane przez organizacje nazywane grupami nacisku.

Zagadnieniem nie mniej interesującym i wymagającym osobnego omówienia jest działalność brytyjskich partii ekologicznych, do których należy między innymi *Green Party*. Problematyka związana z działalnością partii ekologicznych wybiega jednak poza obszar niniejszego opracowania.



Relacje z miejsc protestu codziennie ukazywały się w gazecie *The Guardian*.

Główne problemy ekologiczne Wielkiej Brytanii lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX w.

Zagrożenia ekologiczne związane z transportem samochodowym to nie tylko problem zanieczyszczenia powietrza lecz również produkcji odpadów.



Wielka Brytania należy do jednych z najbardziej zaludnionych, zindustrializowanych i zurbanizowanych państw Zachodniej Europy. Wynikiem tych procesów jest spiętrzenie się problemów związanych z ochroną środowiska naturalnego. Pomiedzy latami 1945-1990 obszar terenów zurbanizowanych wzrósł o 58%, a obecna ich powierzchnia wynosi 1,9 milionów hektarów. W roku 2000 na kilometr kwadratowy przypadało 238 mieszkańców Zjednoczonego Królestwa i nic nie wskazuje, aby tendencja ta w najbliższym czasie miała ulec spadkowi. Proces pozyskiwania nowych terenów pod zabudowę mieszkalną oraz przemysłową najlepiej widoczny jest na terenach środkowej Anglii, obszarze Wielkiego

Londynu, hrabstwach Berkshire, Hertfordshire i Oxfordshire stającego się stopniowo odległymi subregionami Londynu. Doskonałym przykładem ilustrującym powyższe procesy jest włączenie w obręb wpływów Londynu uniwersyteckiego miasteczka Cambridge. Stało się tak za sprawą uruchomienia korytarza komunikacyjnego – autostrady M4 – oraz poprawienia komunikacji kolejowej. Tematem niemniej interesującym, o którym należałoby wspomnieć choć słowo, jest sytuacja transportowa metropolii londyńskiej, jednego z najbardziej zatłoczonych miast na świecie. Ostatnie doniesienia z roku 2002 informują o pewnych próbach rozwiązania problemów transportowych zaistniałych w Londynie. Aby ograniczyć ruch samochodowy w ścisłym centrum zaproponowano, by od każdego samochodu pobierać opłatę w wysokości 5 funtów. Społeczne kontrowersje wzbudzają również działania rządu zmierzające do prywatyzacji londyńskiego metra.

Procesy industrializacji i urbanizacji zapoczątkowane w dobie rewolucji przemysłowej doprowadziły nie tylko do degradacji środowiska poprzez pozyskiwanie minerałów kopalnych, wzmożonej emisji spalin, wyniszczanie terenów zielonych i wycinanie lasów. Pod wpływem tych procesów doszło do głęboko posuniętych zmian w brytyjskim krajobrazie społeczno-ekologicznym. Sytuacja nadmiernej eksploatacji środowiska naturalnego doprowadziła do

konfliktu pomiędzy lobby biznesowo-przemysłowym a obrońcami przyrody. Radykalne akcje antyautostradowe z przełomu lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX w. są jednym z przykładów ścierania się tych środowisk.

W dyskursie społeczno-politycznym dekady lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX w. problemy związane z ochroną środowiska naturalnego wysuwają się na jedno z kluczowych miejsc. Wraz z rosnącymi zagrożeniami związanymi z rozwojem cywilizacyjnym, wzrasta świadomość ekologiczna społeczeństwa brytyjskiego. W latach 1980. dochodzi bowiem do zmiany postrzegania zagrożeń ekologicznych. Do świadomości społecznej dociera bowiem fakt, iż szkodliwe działanie na ekosystem może przynosić globalne konsekwencje.

W roku 1984 brytyjski naukowiec Joseph Farm zaobserwował proces powstawania tzw. dziury ozonowej formującej się nad Biegunem Północnym. Odkrycie to wzbudza niepokój opinii publicznej, gdyż okazuje się, iż każdy z nas, w sposób mniej lub bardziej świadomy, przyczynia się do degradacji środowiska mającej globalne konsekwencje. A co więcej każdy, bez względu na zamożność i miejsce zamieszkania, ponieść może zdrowotne konsekwencje tego typu działania.³⁴ Nie mniej szokujące okazują się doniesienia o powstawaniu tak zwanego efektu cie-

34. Jak podaje Geoff Lee w artykule *Environmental policy: reality or rhetoric?* na terenie Wielkiej Brytanii procent zachorowań na raka skóry w latach 1979 – 1992 zwiększył się o 82%.

plarnianego, na wskutek emisji do atmosfery nadmiernej ilości spalin i toksyn.

Jak podają statystyki „państwa wysoko rozwinięte, choć stanowią zaledwie 23% ogółu ludności odpowiedzialne są za produkcję 70% zanieczyszczeń. Stany Zjednoczone odpowiedzialne są za emisję 1/5 tych zanieczyszczeń. A jak się ocenia, 1/5 emisji szkodliwych gazów w USA powstaje na wskutek użytkowania pojazdów mechanicznych”³⁵

Bezpośrednim efektem emisji spalin do środowiska są tak zwane „kwaśne deszcze” między innymi przyczyniające się do niszczenia lasów i terenów zielonych.

Katastrofa w Czernobylu uczuliła międzynarodową opinię publiczną na inny rodzaj zagrożenia związanego z produkcją energii jądrowej i broni masowego rażenia. Intensywne protesty społeczne wzbudził także pomysł rozmieszczenia głowic nuklearnych typu *Cruise* i *Pershing* na terenie Brytanii w efekcie czego w bazie wojskowej *Greenham Common* doszło do słynnego protestu zainicjowanego przez grupę kobiet. Symboliczny protest w *Greenham Common* doprowadził do poparcia inicjatyw zmierzających do rozbrojenia nuklearnego.

Kolejnym problemem związanym z radioaktywnością jest produkcją energii atomowej oraz przechowywanie odpadów radioaktywnych. Informację, iż część z tych niebezpiecznych substancji zatapia się w

35. Tamże, s. 291-292.

morzu lub eksportowana w inne rejony świata wzbudziła gwałtowny sprzeciw społeczny.

Innym „gorącym” tematem wiążącym się z globalną polityką ekologiczną jest kwestia wycinania puszczy amazońskiej, będącej „płucami Ziemi”. Dramatyczne zmniejszanie się terenów Amazonii dokumentują zdjęcia wypalania puszczy wykonane z satelity Discovery w roku 1988. Szacuje się, iż do roku 1982 zniszczono 11 milionów hektarów puszczy amazońskiej. Kampanie zmierzające do ograniczenia tego procederu włączyła się między innymi organizacja *Friends of the Earth* oraz znana gwiazda muzyki pop Sting.

Obok problemów związanych z ochroną środowiska naturalnego o globalnym charakterze, społeczeństwo brytyjskie zmienia swój stosunek do ekologii także w wymiarze lokalnym. W roku 1992 dziennik „*Guardian*” przeprowadził ankietę z której wynikało, iż 70% społeczeństwa Zjednoczonego Królestwa zgodziłoby się płacić podatek przeznaczony na ochronę środowiska naturalnego.

Także coraz więcej osób bezpośrednio angażuje się w działalność szeroko pojętego ruchu ekologicznego. Wśród najistotniejszych lokalnych tematów znajdujących się w centrum zainteresowania publicznego wymienić można zwiększone zainteresowanie się tematyką zdrowej żywności oraz, co jest z tym związane, wege-

tarianizmem. Wychodząc naprzeciw zapotrzebowaniu konsumentów na zdrową żywność (*organic food*) największe sieci supermarketów *Tesco* i *Sainsbury* wprowadzają do swych sklepów działy z tak zwaną żywnością organiczną. W latach dziewięćdziesiątych XX w. organizacje ekologiczne i konsumenckie prowadziły szereg kampanii na rzecz niedopuszczenia do sprzedaży żywności modyfikowanej genetycznie.

Również tematyka związana z prawami zwierząt zyskuje grono zaangażowanych zwolenników, masowo bojkotujących tradycyjny brytyjski zwyczaj polowania na lisy.

Kolejny temat to kwestie ochrony dzikiej przyrody. Większość naturalnych lasów Wielkiej Brytanii została wykarczowana w dobie rewolucji przemysłowej. Wraz ze niszczeniem flory niknie fauna odwiecznie zamieszkująca te tereny. Zwierzęta uważane za dzikie zostały wytępione na terenie Brytanii bardzo wcześnie, niedźwiedzie wytępiono już w dziesiątym wieku, dwieście lat później wytrzebiono jelenie, a następnie łosie. W wieku piętnastym zniszczono populacje bobra, a ostatniego wilka zabito w 1743 roku. Sentyment za dziką przyrodą bliski jest wielu działaczom ekologicznym, nie wydaje się jednak możliwe, aby odbudowa populacji tych zwierząt była możliwa.

Reasumując, na dekadę lat 1980. przypada zmiana postrzegania kwestii ochrony środowiska oraz miejsca człowieka w ekosystemie. Globalne zagrożenia, jakie

niesie z sobą rozwój cywilizacyjny, wpłynęły na zmianę świadomości społecznej. Efektem tej zmiany była zwiększona liczba osób deklarujących pomoc w kwestiach ochrony środowiska oraz powstanie ruchów ekologicznych stosujących radykalne metody działania.

Polityka transportowa Wielkiej Brytanii

Na współczesną politykę transportową Wielkiej Brytanii należy spojrzeć z perspektywy czasu, cofając się co najmniej do lat pięćdziesiątych XX w., kiedy to transport i przemieszczanie się zaczynały odgrywać coraz to istotniejszą rolę w życiu codziennym wyspiarzy.

Rozwiązania zastosowane w Zjednoczonym Królestwie odzwierciedlały jedynie ogólne założenia polityki państwa, a w szczególności dążenia do ograniczenia roli własności państwowej w życiu gospodarczym kraju. Deficytowe przedsięwzięcia starano się przekazać sektorowi prywatnemu, lub zamykano. Los taki spotkał znaczną część



Zdewastowany nasyp kolejowy, tuż obok niego wycięte drzewa pod budowę nowej drogi – Newbury.

linii kolejowych, w momencie gdy zaczęto realizować politykę rozwoju przemysłu motoryzacyjnego. Gdy realizowano te zamierzenia, nikt nie przewidywał, do jakich konsekwencji doprowadzi taki stan rzeczy w latach pięćdziesiątych XX w.

W roku 1921 sieć kolejowa Wielkiej Brytanii należała do 123 prywatnych właścicieli. W tym samym roku na mocy ustawy doszło do połączenia przedsiębiorstw w tzw. Wielką Czwórkę w skład której weszły: *The London Midland and Scottish Railway*, *The London and North Eastern Railway*, *The Great Western Railway*, *The Southern Railway*.

Konsolidacja miała na celu poprawę warunków podróżowania. W czasie Drugiej Wojny Światowej kontrolę nad kolejami przejęło państwo. Po wojnie ogólne założenia polityki rządu zmierzały do znacjonalizowania kluczowych gałęzi przemysłu brytyjskiego. Zgodnie z tą polityką w roku 1947 powstała brytyjska komisja transportu (*British Transport Commission*), przejmując na rzecz państwa koleje i najważniejsze drogi w kraju. W latach 1960. działalność *BTC* zaczęła przynosić znaczny deficyt. Dotacje państwa wyniosły 143 milionów funtów. Wobec tak wysokich strat, w roku 1962 rząd zdecydował się na przeprowadzenie restrukturyzacji, w wyniku której *BTC* ulega likwidacji a na jej miejsce powołano *British Railways Board (BRB)*, odpowiedzialną za cały system kolejowy w Zjednoczonym

Królestwie. Rok później, gdy w dalszym ciągu nie udawało się poprawić rentowności kolei, *BRB* zdecydowało się na redukcje linii kolejowych oraz zamknięcie 2350 stacji. Posunięcie to zmniejszyło dostępność i atrakcyjność przewozów kolejowych, a sama kolej popadła w niełaskę indywidualnych użytkowników, którzy systematycznie przesiadali się do samochodów. Te zabiegi nie zmieniły jednak faktu, iż kolej w dalszym ciągu pozostała deficytową gałęzią gospodarki brytyjskiej.

Z dniem 1 kwietnia 1994 roku doszło do ostatecznej prywatyzacji *British Railways*, którą postanowiono podzielić na ponad 100 połączonych kontraktami prywatnych przedsiębiorstw. Całościowy nadzór nad infrastrukturą kolejową powierzono konsorcjum *Railtrack*. Na fali prywatyzacji państwowych gigantów przemysłu brytyjskiego, w roku 1996 dokonano prywatyzacji *Railtrack*, która stała się właścicielem 32 000 kilometrów torów, 750 tuneli, 2500 stacji kolejowych jak także 40 000 wiaduktów i mostów. Tym samym *Railtrack* stał się jednym z największych prywatnych przedsiębiorstw na terenie Wielkiej Brytanii.

Prywatyzacja brytyjskich kolei ma zarówno swych zwolenników jak i przeciwników. Faktem jest, iż w roku 2000 nastąpił wzrost przejazdów kolejami o 6% i jest to największy wzrost, jaki udało się osiągnąć od czasów wojny, jednak prywatne przedsiębiorstwa w dalszym ciągu korzystają

z bardzo wysokich subwencji rządowych, których wysokość w roku 1999 wyniosła 1 miliard.

Powołano także nową instytucję: Strategiczne Władze Kolei (*Strategic Railway Authorities – SRA*) mającą za zadanie: promocję transportu kolejowego, nadzorować całość działań, wprowadzenie systemu zintegrowanego transportu.

Zasadniczo, współczesna sieć drogowa Zjednoczonego Królestwa pokrywa się z siatką dróg, jakie pozostawili po sobie okupujący Brytanię Rzymianie. Sieć drogowa łącząca miasteczko z miasteczkiem zasadniczo nie uległa zmianie aż do czasu drugiej wojny światowej.

Sytuacja zmienia się w latach pięćdziesiątych XX w., kiedy to na lokalnych drogach zaczynają pojawiać się coraz więcej samochodów oraz ciężarówek, a lokalny transport wypierany zostaje przez transport tranzytowy. Wobec coraz to większej ilości korków tworzących się w miasteczkach, rząd decyduje się na budowę ob-

wodnic, mających usprawnić komunikację. W tym samym czasie zapadają także decyzje o budowie pierwszej autostrady oznaczonej numerem M1 łączącej Londyn z prze-



Zatłoczona dwupasmowa droga A34 – Newbury

mysłowym Birmingham. W latach sześćdziesiątych rusza obszerny program budowy autostrad, jednak z racji wysokich nakładów pieniężnych, które pochłania zostaje zahamowany na początku lat siedemdziesiątych XX wieku.

Blokada programu budowy nowych dróg, głównie z przyczyn finansowych, nie ulega zmianom do początku lat 1990., kiedy to podjęto decyzję o dalszym rozwoju infrastruktury drogowej Wielkiej Brytanii. Program rusza, natrafiając jednak na silny sprzeciw społeczny, którego historię opisuje niniejsza książka. Wobec tych faktów rząd stopniowo zmienia założenie polityki transportowej, zmniejszając subwencje na rzecz budowy nowych dróg, rozwiązań szukając w transporcie zorganizowanym.

Powstaje Komisja na rzecz Transportu Zorganizowanego (*The Commission for Integrated Transport*) mająca za zadanie reformy transportu kolejowego i publicznego.

W ten sposób starano się naprawić zaniedbania poczynione od lat sześćdziesiątych XX w. w dziedzinie transportu publicznego. Zaniedbania takie jak redukcja linii kolejowych, brak autobusów obsługujących transport lokalny, w efekcie doprowadziły do wzrostu ilości indywidualnych użytkowników samochodów. Posiadanie własnego środka transportu, szczególnie poza terenami zurbanizowanymi stało się nie tyle oznaką zamożności, lecz po prostu zwykłą koniecznością. W roku

1970 44% gospodarstw domowych posiada do użytku samochód i liczba ta pozostaje na tym samym poziomie od lat. Zwiększa się jedynie ilość pojazdów przypadających na gospodarstwo domowe, coraz więcej rodzin – obecnie – 22% posiada więcej niż jedno auto. W roku 2000 łączną liczbę zarejestrowanych samochodów na terenie Wielkiej Brytanii ocenia się na 28,4 milionów.³⁶



Protesty anty–autostradowe nie ograniczają się tylko do radykalnych akcji.

Przy tak dużej ilości użytkowanych pojazdów nie dziwi fakt, iż brytyjskie drogi stają się coraz to bardziej zatłoczone. Czy jednak rozwiązaniem problemu jest budowa nowych dróg? Czy może zmiana założeń polityki transportowej? Brytyjskie doświadczenia skłaniają

raczej ku tej drugiej propozycji.

W tym kontekście można powiedzieć, że radykalne działania ekologów związanych z ruchem *Road Protesters* odniosły skutek. Co prawda nie udaje się im obronić terenów zielonych w poszczególnych miejscach takich jak *Fairmail* czy *Newbury*, lecz poprzez radykalne działania i systematyczną akcje medialną być może udało się osiągnąć coś więcej pośrednio lub bezpośrednio wpływając

36. Informacje pochodzą z książki *Divided Britain*, oraz z *Britain 2001*, The Stationery Office 2001.

na zmianę sposobu myślenia na temat komunikacji samochodowej.

Lista interesujących stron internetowych związanych z tematami zawartymi w powyższym rozdziale:

www.countryside.gov.uk
www.english-nature.org.uk
www.woodland-trust.org.uk
www.nerc.ac.uk
www.rspb.org.uk
www.nationaltrust.org.uk
www.foe.co.uk
www.avar.org
www.nuclearwaste.com
www.organicfood.co.uk
www.railtrack.co.uk
www.roads.dft.gov.uk