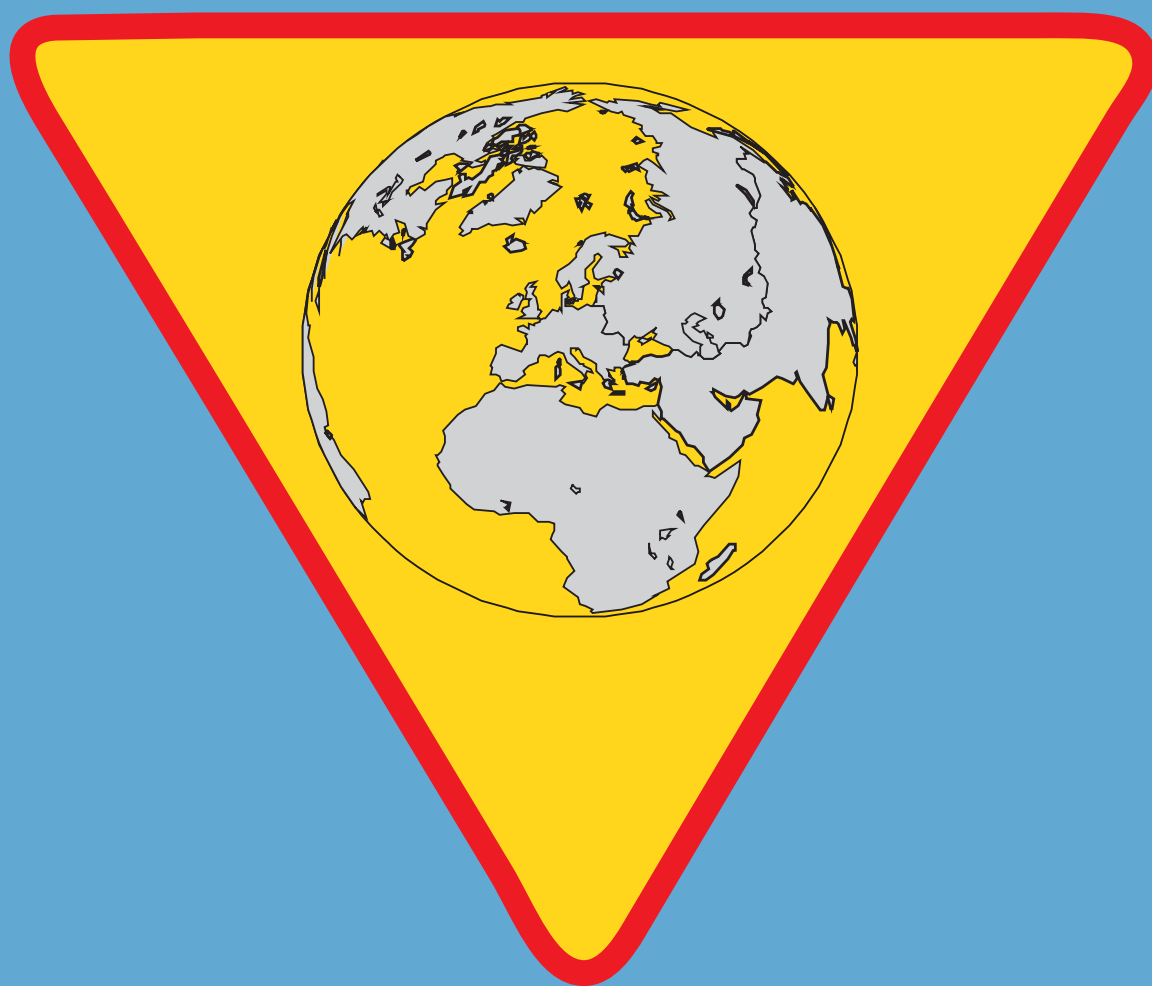


Senacki Zespół Infrastruktury

Ochrona środowiska a inwestycje infrastrukturalne



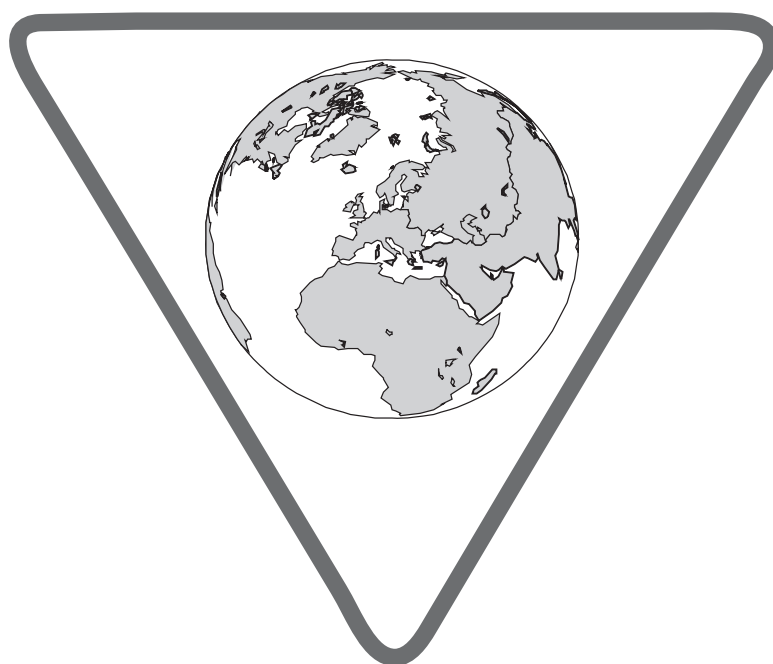
Kancelaria Senatu



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ
POLSKIEJ
KOMISJA ŚRODOWISKA



Ochrona środowiska a inwestycje infrastrukturalne



Kancelaria Senatu
Warszawa 2010

Redakcja merytoryczna: PIOTR ŚWIĄTECKI
Współpraca: Dorota Wojucka
Projekt okładki: PAWEŁ WOJCIECHOWSKI
Redakcja techniczna: PAWEŁ WOJCIECHOWSKI

Przedruk materiałów Kancelarii Senatu w całości lub części możliwy jest wyłącznie za zgodą Kancelarii Senatu. Cytowanie oraz wykorzystanie danych empirycznych dozwolone jest z podaniem źródła.

Zeszyty Zespołów Senackich – 6/2010

ISBN 978-83-60995-70-9

Biuro Informatyki
Dział Edycji i Poligrafii
Warszawa 2010 r.
Nakład 100 egz.

SPIS TREŚCI

- ZAPIS PRZEBIEGU KONFERENCJI „OCHRONA ŚRODOWISKA A INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE” 14 GRUDNIA 2009 5
- INFORMACJA O SKŁADZIE, ZAKRESIE ZAINTERESOWAŃ
I DZIAŁALNOŚCI PARLAMENTARNEGO ZESPOŁU INFRASTRUKTURY
ORAZ O INNYCH ZESPOŁACH SENACKICH 65

Na płycie zamieszczono również zdjęcia z konferencji, pochodzące z Archiwum Senatu (fot. Katarzyna Czerwińska).

Tekst publikacji wraz z prezentacjami umieszczono również na stronie Senatu
<http://www.senat.gov.pl/k7/senat/zespol/kociewski/index.htm>

**ZAPIS STENOGRAFICZNY KONFERENCJI
PT. „OCHRONA ŚRODOWISKA
A INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE”
14 GRUDNIA 2009 R.**

**|| Senator Krzysztof Majkowski
Przewodniczący***

Szanowni Państwo,

Komisja Środowiska i Senacki Zespół Infrastruktury przygotowały konferencję pod nazwą „Ochrona środowiska a inwestycje infrastrukturalne”.

Celem naszego spotkania jest zbadanie aktualnego wpływu wymagań związanych z ochroną środowiska na inwestycje strukturalne. Przypomnieć bowiem trzeba, że w zasadzie od połowy lat osiemdziesiątych infrastruktura techniczna kraju, a więc drogi, linie kolejowe, linie przesyłowe pogrążają się w zapaści. Zamiast wykorzystywać amortyzację na ich odtworzenie środki publiczne kierowano na inne cele. Dopiero w ostatnich latach, między innymi dzięki środkom pochodzącym z Unii Europejskiej, udało się powstrzymać przyspieszającą degradację infrastruktury oraz rozpocząć szeroki program inwestycyjny. Brak środków przestał więc być dominującym ograniczeniem, a w tej chwili problemy utrudniające modernizację i rozbudowę infrastruktury pojawiają się w innych sferach. Taką sferą jest także potencjał ludzki, gdyż okres zastoju doprowadził między innymi do ograniczenia liczby osób posiadających niezbędne kwalifikacje do projektowania i nadzorowania prac. Ograniczeniem stają się też wymagania ochrony środowiska, które odpowiadają

*) Konferencję prowadził senator Krzysztof Majkowski członek Komisji Środowiska i Komisji Gospodarki Narodowej.

tym europejskim standardom, które na Zachodzie zostały wprowadzone podobno dopiero po wybudowaniu niezbędnej infrastruktury.

Chciałbym, abyśmy odpowiedzieli sobie dziś na pytanie, czy obowiązujące wymagania odnoszące się do ochrony środowiska spełniają konstytucyjny postulat zapewnienia zrównoważonego rozwoju kraju i czy nie krępują ponad potrzebę służb odpowiedzialnych za modernizację i odbudowę infrastruktury technicznej państwa.

Szanowni Państwo! Bardzo proszę o wystąpienie panią Agnieszkę Krupę, zastępcę dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury.

|| Agnieszka Krupa Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury

Dzień dobry. Witam Państwa serdecznie.

Zaprezentuję Państwu krótkie wystąpienie na temat „Drogi a środowisko – od planowania do użytkowania”.

Jak wiemy, ochrona środowiska aktualnie jest uwzględniona na wszystkich etapach rozwoju infrastruktury, nie tylko fizycznie podczas budowy dróg. Elementy ochrony środowiska są uwzględniane już na samym początku, na etapie planowania inwestycji. Obecnie Polska jest największym placem budowy dróg w Europie. W latach 2010–2012 na rozwój infrastruktury drogowej planujemy wydać około 110 mld zł. Jest to ogromna kwota, dzięki której zostanie zmodernizowana sieć dróg szybkiego ruchu w Polsce. Jednak szybka realizacja inwestycji drogowych nie może kolidować z ochroną środowiska. Nie może zostać zrealizowana ze szkodą dla środowiska naturalnego. Obecnie żaden z podmiotów biorących udział w budowie dróg nie ma wątpliwości, że realizacja inwestycji drogowych musi być przeprowadzana z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju.

Ochrona środowiska nie jest rzeczą trudną. Nie jest rzeczą trudną przy odrobinie dobrych chęci i przy dobrym, stabilnym prawie dostosowanym do wymogów Unii Europejskiej. Z tym ostatnim, jak wiemy, przez wiele lat były problemy. Możemy mówić o prawie dostosowanym

do wymogów europejskich dopiero od 15 listopada 2008 r. Do listopada 2008 r. nasze oceny oddziaływania na środowisko były niepełne. W tym momencie Komisja Europejska nie kwestionuje już głównych założeń zawartych w naszej ustawie o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.¹

Obecnie Generalna Dyrekcja² w pełni stosuje się do norm zawartych w tej ustawie, dzięki temu Komisja Europejska nie zgłasza już zastrzeżeń do naszych nowych projektów. Odblokowaliśmy sobie możliwość dostępu do środków europejskich.

Drogi szybkiego ruchu w Polsce są uwzględniane w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych³. W tym akcie są zawarte wszystkie autostrady i wszystkie drogi ekspresowe oraz ich ogólne przebiegi. Następnie opracowywane są bardziej szczegółowe plany rozwoju, plany budowy dróg krajowych. Są tam już wskazane konkretne inwestycje i daty ich realizacji, ale oczywiście przebieg dróg w dalszym ciągu jest określony ogólnie, jest on uszczegóławiany dopiero na etapie przygotowania realizacji inwestycji.

Zgodnie z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie wszystkie dokumenty rządowe, które zawierają plany i programy rozwoju infrastruktury transportowej, wymagają przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. I takiej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają także wszystkie programy budowy dróg krajowych.

Chcę wskazać na przykład ostatniej zmiany rozporządzenia w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, która weszła w życie w listopadzie 2009 r.⁴ Spójrzmy na slajd.⁵

¹ Ustawa o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. Dz.U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 ze zm. [przyp. red.].

² Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad [przyp. red.].

³ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. Nr 128, poz. 1334 oraz z 2007 r., Nr 35, poz. 220 z późn. zm. [przyp. red.].

⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. Nr 187, poz. 1446) [przyp. red.].

⁵ Referentka odwołuje się do prezentacji zarejestrowanej na płycie dołączonej do

Oto sieć dróg na Podlasiu, planowana wcześniej. Widzimy tutaj drogę ekspresową S-8, która biegnie od Warszawy do Białegostoku, a następnie do Augustowa i przecina tereny cenne przyrodniczo. Jest to trasa Via Baltica. Wiemy, że Komisja Europejska i organizacje ekologiczne również zgłaszały zastrzeżenia dotyczące przebiegu tej trasy. Głównie chodzi o odcinek od Białegostoku do granicy państwa. Strona polska została zobowiązana do przeprowadzenia oceny strategicznej tego korytarza na odcinku Warszawa – granica państwa. Zobowiązanie to zostało wypełnione. W 2008 r. został opracowany dokument, w którym przeanalizowano ponad czterdzieści wariantów przebiegu tej trasy. Jako najmniej kolidujący ze środowiskiem został wskazany wariant 42, przebiegający przez Łomżę. W związku z tym zaszła konieczność zmiany rozporządzenia. Resort infrastruktury uwzględnił wnioski płynące ze strategicznej oceny korytarza Via Baltica i wprowadził zmiany przebiegu dróg w województwie podlaskim. W tym momencie droga ekspresowa biegnie jedynie do Białegostoku. Natomiast Via Baltica w Ostrowi Mazowieckiej skręca na Łomżę, potem łączy się z obwodnicą Augustowa, następnie z obwodnicą Suwałk i po trasie dawnej drogi ekspresowej S-8 biegnie do granicy państwa.

Oprócz wniosków dotyczących trasy Via Baltica resort infrastruktury postanowił od razu w jednym rozporządzeniu uwzględnić również wnioski dotyczące trasy ekspresowej S-19. Do listopada 2009 r. trasa ta biegła przez teren Puszczy Knyszyńskiej, przecinając ją na pół. Obecnie zaproponowano obwodnicę północno-zachodnią tego cennego obszaru, w części pokrywającą się z dawnym przebiegiem S-8, a od północy biegnącą po nowym śladzie.

Przyjmując program budowy dróg resort infrastruktury przeprowadza strategiczne oceny oddziaływania na środowisko. Taką strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko dla programu budowy dróg planujemy przeprowadzić w przyszłym roku. Będzie ona uwzględniała również nowe obszary „Natura 2000”, które zostały zgłoszone Komisji Europejskiej.

Teraz przejdę do etapu przygotowania inwestycji do realizacji. Raport oddziaływania na środowisko jest przygotowywany przez in-

książki [przyp. red.].

westora. W raporcie analizowane są różne warianty przebiegu trasy. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad konsultuje raporty ze społecznością lokalną w ramach dobrych praktyk. Wiadomo, że im wcześniej społeczność lokalna zostanie poinformowana o planach rozwoju sieci, tym potem będzie miała mniej zastrzeżeń. Zmniejszymy ryzyko odwołań od decyzji, a tym samym skrócimy czas, który nam jest potrzebny na przygotowanie inwestycji.

Następnie na podstawie wniosków płynących z raportu inwestor rekomenduje wariant najmniej kolidujący ze środowiskiem i składa wniosek do odpowiedniego organu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku dróg krajowych najczęściej jest to regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Następnie właściwy organ wydaje decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach i wskazuje ostateczny wariant przebiegu danej trasy. Należy zauważyć, że nie zawsze musi to być wariant, który wskazuje inwestor. Istnieje możliwość, iż organ nie zgodzi się ze wskazaniem inwestora i zaproponuje inny wariant przebiegu danej trasy, wcześniej pytając inwestora o opinię na ten temat.

Od listopada 2008 r. został wprowadzony jeszcze jeden element oceny oddziaływania na środowisko. Jest to tak zwana powtórna ocena oddziaływania. Jest ona wykonywana na etapie wyboru rozwiązań technicznych, na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę bądź decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Nie jest to odrębna decyzja środowiskowa, jest to element postępowania, które zmierza do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę bądź zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.⁶

Ustawa przewiduje trzy przypadki, w którym ta powtórna ocena ma być przeprowadzana. Jest ona przeprowadzana wówczas, kiedy w decyzji środowiskowej został nałożony taki obowiązek, wtedy, kiedy inwestor sam z własnej inicjatywy wystąpi o powtórzenie takiej oceny, oraz wówczas, kiedy organ, który wydaje decyzję o zezwoleniu bądź pozwoleniu na budowę, stwierdzi konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

⁶ Na podstawie ustawy z 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowań i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194 ze zm.)

Obecnie przy budowie bądź przebudowie każdej drogi rozpatruje się kilka wariantów przebiegu danej trasy. Warianty są poddawane analizie i wybiera się ten, który najmniej zagraża środowisku naturalnemu. Oczywiście musi to być też wariant, który spełnia założone kryteria transportowe, bo drogi budujemy po to, żeby przenosić ruch, a nie dla samego faktu ich wybudowania.

Badamy między innymi wpływ drogi na człowieka, na stan wód gruntowych, na siedliska roślin, na siedliska zwierząt, na dobra kultury. I dopiero na tej podstawie inwestor wybiera do realizacji wariant jak najmniej szkodzący środowisku, który jednocześnie spełnia funkcje transportowe.

Co w sytuacji, gdy analizy wskazują na negatywne oddziaływanie na środowisko? Panuje przekonanie, że ochrona środowiska blokuje realizację inwestycji drogowej, inwestor nie ma możliwości realizacji danej inwestycji. Oczywiście to są przekonania błędne, ponieważ negatywne oddziaływanie na środowisko nie oznacza automatycznie rezygnacji z realizacji tej inwestycji. Alternatywą są działania minimalizujące szkodliwe oddziaływania. Są to na przykład przejścia dla zwierząt, ekrany akustyczne czy nasadzenia zieleni.

Na slajdach zamieściłam zdjęcie ze stosowanymi przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad rozwiązaniami minimalizującymi szkodliwość budowy. Oto przykład ekranu akustycznego i przykład dużego przejścia dla zwierząt nad autostradą⁷. Jeszcze to przejście nie jest do końca zagospodarowane, ale są już dokonane nasadzenia.

Na działania minimalizujące szkodliwość dla środowiska Generalna Dyrekcja wydaje rokrocznie kilkaset milionów zł. Jedno przejście dla zwierząt może kosztować nawet 100 milionów zł, jednak to są koszty, które inwestor musi ponieść, żeby drogi były budowane „w zgodzie” ze środowiskiem naturalnym. Koszty ochrony środowiska sięgają nawet 35% wartości całej inwestycji.

Bardzo ważną rzeczą w budowie dróg jest program „Natura 2000”. „Natura 2000” nie jest ochroną tylko i wyłącznie na terenie naszego kraju. Jest to forma ochrony funkcjonująca na terenie całej Europy. Celem programu „Natura 2000” jest ochrona rzadkich i unikatowych

⁷ Referentka odwołuje się do prezentacji (zamieszczonej na płycie dołączonej do książki) [przyp. red.].

gatunków roślin i zwierząt. Sieć „Natura 2000” ustanawiana jest poprzez dwie dyrektywy. Mamy tak zwane obszary siedliskowe i obszary ptasie utworzone na mocy odpowiednich dyrektyw, nazywanych potocznie również dyrektywą ptasią i siedliskową.⁸

W przypadku „Natury 2000” istnieje możliwość poprowadzenia trasy przez tereny cenne przyrodniczo. Jednak tutaj inwestor musi wskazać brak wariantów alternatywnych. Oczywiście nie możemy tutaj mówić o jakimkolwiek wariacie alternatywnym, bo wiadomo, że istnieje możliwość poprowadzenia każdej trasy tak, aby ominęła tereny „Natura 2000”, jednak ten wariant alternatywny musi być oczywiście zrobiony z pewną dozą rozsądku, czyli musi spełniać swoje funkcje transportowe. Poza tym inwestor musi również wykazać nadrzędność interesu publicznego w przypadku realizacji tej inwestycji.

GDDKiA oczywiście miała kilka takich przykładów, w którym poprowadziła inwestycje przez tereny „Natura 2000”, jednak wówczas skompensowała straty przyrodnicze. Jako przykład można tutaj wskazać obwodnicę Lubina, która została poprowadzona przez obszar Bystrzycy Jakubowickiej. Zastosowano dwojaki zabezpieczenia. Trasa została poprowadzona poprzez estakadę, jednak stwierdzono, iż pomimo to może ona oddziaływać negatywnie na siedlisko chronione, na siedlisko motyla czerwonończyka fioletka⁹, w związku z tym ochroną został objęty również ten gatunek. GDDKiA zobowiązała się do ścisłego monitorowania liczby motyli oraz do przeniesienia w miarę możliwości tego gatunku w inne miejsce, w którym występuje rdest, na którym żeruje ten motyl.

Teraz przechodzimy do następnego etapu, do etapu realizacji inwestycji. Na tym etapie inwestor jest zobowiązany do przestrzegania wskazówek, których organ wydający decyzje środowiskowe udzielił mu w decyzji środowiskowej bądź w drugim postępowaniu w zakresie oceny oddziaływania na środowisko.

⁸ Dyrektywa 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory oraz dyrektywa 2009/147/WE z 30 listopada 2009 w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, stanowiąca wersję skonsolidowaną wcześniejszej dyrektywy EWG 79/409/EWG z 2 kwietnia 1979 r. o ochronie dziko żyjących ptaków (Directive on the Conservation of Wild Birds). [przyp. red.].

⁹ Czerwończyk fioletek (nazwa łacińska *Lycena Helle*) [przyp. red.].

GDDKiA stara się używać nietoksycznych mas bitumicznych. Masy bitumiczne przechodzą wielokrotne testy laboratoryjne, zanim zostaną dopuszczone do użytkowania. Ponadto inwestor w jak największym stopniu stara się wykorzystywać zużyty asfalt z drogi, którą musi rozebrać. W przypadku frezowania uzyskany asfalt jest wykorzystywany ponownie. Bardzo często wykorzystuje się materiały z recyklingu wobec wyczerpywania się zasobów naturalnych kruszyw. Wykorzystuje się często żużel, odpady szklane czy też budowlane.

Obecnie istnieje również trend sukcesywnego obniżania temperatury produkcji i układania asfaltu. Daje to wymierne korzyści poprzez oszczędność energii, a przez to ograniczenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery.

Bardzo dobrą praktyką jest stosowanie tak zwanego cichego podłoża. Cichym podłożem jest powierzchnia porowata, która pozwala zmniejszyć hałas. Jeżeli chodzi o samochody osobowe, taka redukcja może nastąpić nawet o 6,5 dB, natomiast w przypadku samochodów ciężarowych nawet o 4,5 dB. W przypadku norm hałasu określonych na poziomie 45 czy 60 dB jest to bardzo duży wskaźnik zmniejszenia hałasu.

Przechodzimy do ostatniego etapu, do etapu eksploatacji. Tutaj możemy wskazać różnorodnego rodzaju działania minimalizujące szkodliwość ze strony inwestora. Działaniami ograniczającymi negatywne oddziaływanie na środowisko w zakresie fauny są też: ograniczenie zajmowania terenów pod nowe inwestycje i rekultywacja tych terenów po realizacji obiektu. W przypadku uzyskiwania decyzji lokalizacyjnych inwestor określa linie rozgraniczające teren w zakresie niezbędnym do realizacji inwestycji. Poza tym teren, z którego wykonawca korzysta fizycznie przy budowie tej drogi, również jest jak najmniejszy. Dodatkowo jeszcze w przypadku poprowadzenia inwestycji przez tereny cenne przyrodniczo „Natura 2000” place budowy lokalizowane są poza terenami cennymi przyrodniczo.

Inwestor, tak jak wcześniej wskazałam, buduje przejścia dla zwierząt, żeby ograniczyć ich śmiertelność. Stosuje również wygradzenia odcinków dróg. Również jest to działanie, które ma na celu ograniczenie śmiertelności zwierząt, które mogłyby wtargnąć na tę drogę.

Dodatkowo wprowadzone są oznaczenia ostrzegające kierowców przed możliwością występowania kolizji ze zwierzętami. Są to standardowe znaki drogowe w miejscach, w których najczęściej zwierzęta przechodzą na drugą stronę drogi.

Tworzenie nowych miejsc siedliskowych i żerowiskowych to m.in. nasadzenia drzew i krzewów czy tworzenie zbiorników wodnych. Odtwarzane są te elementy przyrody, które zostały zniszczone na etapie realizacji inwestycji. Dodatkowo można tutaj jeszcze wskazać na ograniczenie nadmiernego oddziaływania akustycznego i świetlnego. Chodzi tutaj o stosowanie ekranów akustycznych i antyolśnieniowych. Nie muszą to być tylko formy ekranów szklanych czy betonowych. Tutaj bardzo dobrą rolę, jeżeli chodzi o klimat akustyczny, odgrywają nasadzenia zieleni.

Na kolejnych slajdach¹⁰ prezentuję przykłady stosowanych przez GDKiA zabezpieczeń.

Dwa slajdy wskazują na ogrodzenie drogi ekspresowej S-1¹¹ i siatkę, która uniemożliwia płazom, tak jak tutaj wskazanej żabce, wejście na drogę, co ogranicza znacznie śmiertelność tych zwierzątek.

Innym przykładem jest dolne przejście dla dużych zwierząt. Jest to ciekawe rozwiązanie, ponieważ jest ono zespolone z drogą leśną, czyli tak naprawdę spełnia dwie funkcje. I takie rozwiązanie zostało zastosowane na drodze ekspresowej S-6 (obwodnicy Trójmiasta). Należy zaznaczyć, że nie w każdym przypadku można stosować przejścia dla zwierząt i łączyć je z innymi formami wykorzystania. Na przykład jako błąd należy tutaj wskazać zastosowanie przejścia dla zwierząt i wykorzystywanie go na przykład, celów turystycznych jako trasę rekreacyjną.

Na drugim slajdzie zaprezentowane jest przejście górne nad autostradą A-2 w rejonie Konina, które również bardzo ładnie komponuje się z krajobrazem.

Działaniami ograniczającymi negatywne skutki oddziaływania w fazie eksploatacji na klimat akustyczny są wspomniane wcześniej również

¹⁰ Referentka odwołuje się do prezentacji, nagranej na płycie CD załączonej do książki [przyp.red.].

¹¹ Ma łączyć Pyrzowice (lotnisko Katowice) z granicą w Cieszynie [przyp. red.].

zabezpieczenia akustyczne, ekrany, wały ziemne, prowadzenie drogi w wykopie (to również jest bardzo częsty postulat mieszkańców obszarów, przez które ma przebiegać dana droga) czy stosowanie pasów zieleni izolacyjnej. Tak jak powiedziałam, nie zawsze sztuczne ekrany są najlepszym rozwiązaniem. Bardzo często wystarczające jest zastosowanie zieleni, która również komponuje się z lokalnym otoczeniem.

Dodatkowo preferowane jest lokowanie wokół dróg zabudowy niemieszkalnej, która służy jako element ograniczający oddziaływanie hałasu na zabudowę mieszkalną. Preferowane jest, aby w pobliżu drogi budować garaże czy zabudowę usługową w miejsce zabudowy mieszkaniowej. Oczywiście w sytuacji, kiedy nie jest to możliwe, kiedy ta zabudowa jest już tam zlokalizowana, GDKiA stosuje wcześniej wspomniane zabezpieczenia.

Stosowana jest również odpowiednia organizacja ruchu, upłynnienie tego ruchu, później eliminowanie konieczności gwałtownego hamowania i przyspieszania. I są to już działania, które bezpośrednio wpływają na kulturę jazdy kierowców. Stosowane są również ograniczenia prędkości na newralgicznych odcinkach dróg. Bardzo ważne przy stosowaniu ograniczeń prędkości jest również egzekwowanie tego zakazu. Jest on najczęściej egzekwowany poprzez umieszczanie fotoradarów.

Stosowanie cichej nawierzchni jest bardzo rozpowszechnioną praktyką. Stosuje się nawierzchnie porowate, dzięki którym jest znacznie ograniczona emisja hałasu spod kół samochodów.

Przykładem rozwiązania zabezpieczającego jest ekran akustyczny na obwodnicy Świecia.

Ekranu akustycznego już praktycznie nie widać, są te pojedyncze żółte elementy. One w tym momencie są już całkowicie wkomponowane w krajobraz, obrośnięte roślinnością.

I drugi ekran akustyczny przy drodze krajowej nr 9, okolice Kuno-wa. Tutaj roślinność jeszcze nie zdążyła obrosnąć całego ekranu. Są widoczne początkowe stadia rozwoju tej roślinności.

Działania ograniczające negatywne oddziaływanie w fazie eksploatacji na wody powierzchniowe i podziemne. Wśród tych działań możemy wskazać stosowanie systemu odwodnienia odpowiednio do-

branego do lokalnych warunków hydrologicznych. Są to rowy infiltracyjne i rowy szczelne. Pozostawiamy wody opadowe w rejonie tej samej zlewni, w której nastąpił odpad. Stosujemy rowy infiltracyjne. Dodatkowo inwestor stosuje urządzenia oczyszczające wody odprowadzane z terenów wrażliwych. Są budowane osadniki, separatory czy zbiorniki retencyjne. Budowane zbiorniki retencyjne są również wykorzystywane jako ochrona lokalnych odbiorników przed nadmierną gwałtowną dostawą wód z odwodnienia drogi. Stosowane są również uszczelnienia rowów odprowadzających wody opadowe oraz zastawki awaryjne na terenach wrażliwych.

Na slajdzie wskazałam przykład wykonania zbiornika retencyjno-infiltracyjnego na autostradzie A-2.

Kolejny obrazek to system zastawek awaryjnych. Węzeł w Skarżysku Kamiennej. A to separator i odbiornik oczyszczania wód w Elblągu.

GDDKiA oczywiście robi wszystko, żeby realizacja inwestycji była prowadzona zgodnie z zasadą ochrony środowiska, z zasadą zrównoważonego rozwoju i w tym momencie robi to doskonale, jednak chciałabym Państwu zwrócić uwagę, jak trudne jest to zadanie dla inwestora drogowego. Drogi są inwestycjami liniowymi, w szczególności drogi krajowe przebiegają bardzo często przez teren całego kraju. Ta mapka prezentuje, jak dużą powierzchnię kraju zajmują tereny szczególnie chronione.

Tutaj zaznaczone są tylko i wyłącznie tereny objęte „Naturą 2000”. Gdybyśmy nałożyli na tę mapkę wszystkie formy ochrony przyrody, które funkcjonują w Polsce, prawdopodobnie nie znaleźlibyśmy skrawka naszego kraju, który nie byłby objęty taką ochroną. Ale już poprzez samą sieć „Natura 2000” widać, że bardzo często nie jest łatwe dokonanie wyboru wariantu drogi.

Tutaj jeszcze zaprezentowana jest mapka sprzed zmiany rozporządzenia. I na tej podstawie możemy zauważyć, dlaczego została podjęta decyzja w sprawie zmiany przebiegu trasy Via Baltica. Widzimy tutaj, jak duży fragment drogi ekspresowej S-8 przebiegałby przez tereny cenne przyrodniczo.

Kolejna mapka obrazuje problem, z którym musi sobie radzić GDDKiA, i radzi sobie doskonale; to szlaki migracyjne zwierząt.

W przypadku budowy dróg z północy na południe nie da się tych szlaków ominąć. GDDKiA oczywiście stosuje wszelkie możliwe zabezpieczenia, buduje odpowiednie przejścia dla zwierząt, żeby zapewnić zwierzętom możliwość przemieszczania się.

Na kolejnej mapie są korytarze ekologiczne wskazane przez pana profesora Jędrzejewskiego. Obejmują one znaczną część powierzchni kraju i również drogowcy w swoich planach muszą się z tymi korytarzami liczyć i muszą stosować jak najlepsze zabezpieczenia, żeby ograniczyć do minimum, jeżeli nie wyeliminować, śmiertelność zwierząt na drogach.

Na tym zakończę swoją prezentację. Bardzo Państwu dziękuję za uwagę.

|| Senator Krzysztof Majkowski Przewodniczący

Dziękuję bardzo.

Dotarł do nas szef Komisji Środowiska, pan senator Zdzisław Pupa, którego bardzo serdecznie witam. To główny organizator tej konferencji.

Szanowni Państwo! Następne jest wystąpienie pana Wojciecha Szymalskiego, członka Zarządu „Zielonego Mazowsza”. Pan podzieli się z nami uwagami do polskiego prawa w zakresie ocen oddziaływania na środowisko. Proszę bardzo.

|| Wojciech Szymalski Członek Zarządu Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze”

Dzień dobry. Witam Państwa.

Przede wszystkim na początku chciałem podziękować za zaproszenie nas na tę konferencję, za to, że zostaliśmy dostrzeżeni. Często uczestniczymy w postępowaniach dotyczących ocen oddziaływania na środowisko i bierzemy udział w procesach społecznych konsultacji, w związku z tym mamy też spore doświadczenie w tym, w jaki sposób stosowane jest prawo, w jaki sposób ono w tej chwili jest również na-

pisane. I głównie o tym jest prezentacja, przygotowana przeze mnie i Krystynę Kowalską ze Stowarzyszenia „Eko Światowid”. Proszę Państwa, polskie prawo, tak jak już moja przedmówczyni powiedziała, zostało w październiku 2008 r. po raz kolejny na prośbę Komisji Europejskiej zmienione w celu dostosowania do wymogów prawa unijnego, które również jest dostosowane do przepisów Konwencji Międzynarodowej z Aarhus, którą Polska też zresztą ratyfikowała.¹²

Naszym zdaniem, mimo to że ta ustawa wprowadziła wiele dobrych rozwiązań, jeszcze nadal występują pewne rzeczy, które naszym zdaniem należałoby poprawić i o tym będę mówił. Jest ich pięć.

Jeżeli chodzi o zezwolenie na inwestycje i status organizacji ekologicznych, to chciałem zwrócić uwagę na to, że w 2008 r. przed dostosowaniem polskiego prawa do wymagań Komisji Europejskiej Komisja zwróciła uwagę na to, że sama decyzja środowiskowa nie spełnia definicji zezwolenia na inwestycje, która jest zawarta w dyrektywie dotyczącej oceny oddziaływania na środowisko.¹³ Komisja Europejska wskazała, że w Polsce poprzez to zezwolenie rozumie się zbiór niezbędnych dokumentów koniecznych do uzyskania w procesie inwestycyjnym, co zresztą same dokumenty rządowe stwierdzały. A jednocześnie dyrektywa dotycząca oceny oddziaływania na środowisko definiuje zainteresowaną społeczność, która jest odpowiednikiem strony postępowania w polskim prawie, że ta zainteresowana społeczność ma prawo uczestniczenia w procedurach dotyczących zezwolenia na inwestycje. Organizacje pozarządowe są rozumiane zawsze jako ta zainteresowana społeczność, czyli zawsze jako strona. I co z tego, proszę Państwa, wynika? W tej chwili organizacje pozarządowe są stroną obowiązkowo tylko przy wydawaniu decyzji środowiskowych. Natomiast przy pozwoleniu na budowę być może tak, być może nie, w zależności od tego, jak ta procedura jest prowadzona. W trakcie całej procedury zezwalania

¹² Konwencja o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska, sporządzona w Aarhus dnia 25 czerwca 1998 r. (Dz.U. z 2003 r. Nr 78, poz. 706) [przyp. red.].

¹³ Dyrektywa Rady z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne, 85/337/EWG [przyp.red.].

na inwestycje organizacje pozarządowe powinny być stroną, ponieważ są zainteresowaną społecznością, czyli należą do tej grupy, która jest uważana za mającą interes prawny i interes faktyczny w podejmowaniu tych decyzji.

Druga kwestia dotyczy strategicznych ocen oddziaływania na środowisko i dostępu do sądów w sprawach środowiskowych. Tutaj również chodzi o dostęp do sądu zainteresowanej społeczności, do której kwalifikowane są organizacje pozarządowe.

Art. 10a dyrektywy, dotyczącej inwestycji, ale również z art. 9 Konwencji z Aarhus, który ma bardziej ogólne znaczenie niż tylko dla inwestycji, wprowadza taki zapis, że [brak nagrania] jeżeli jest możliwość przewidziana w ustawie o samorządzie gminnym do odwoływania się, jeżeli ktoś ma naruszony interes prawny lub uprawnienie, w przypadku uchwały lub zarządzenia organu gminy i tutaj również chodzi między innymi o planowanie przestrzenne i o plany zagospodarowania, to jeżeli taki zapis jest, to znaczy, że jest zainteresowana społeczność, a do tej zainteresowanej społeczności należą organizacje pozarządowe i nie może być tak, że tym organizacjom pozarządowym odmawia się prawa odwoływania od uchwał podejmujących plany zagospodarowania. Tutaj akurat to nie jest jakaś kwestia, że trzeba pod to zmieniać prawo, tylko to jest kwestia zmiany postępowania sądów. Być może tutaj nie jest potrzebne zmienianie prawa.

Jeżeli chodzi o trzecią kwestię, zauważane problemy na styku planowania przestrzennego i wydawania zezwoleń na inwestycje dla Państwa nie powinny być zaskoczeniem, bo przecież właśnie po to, żeby tych problemów nie było, wyłączono pewne inwestycje z planowania przestrzennego.

Jeżeli nie ma w tej chwili planu zagospodarowania przestrzennego, to wydaje się pozwolenie w ramach procedury zezwalania na inwestycje. Trzeba wydać decyzję o lokalizacji inwestycji celu publicznego albo decyzję o warunkach zabudowy. Z tym że zarówno plan miejscowy, jak i te decyzje ustalają tak zwane linie rozgraniczające, czyli zarówno plan, jak i te decyzje ustalają lokalizację inwestycji. Konwencja z Aarhus mówi, iż udział społeczeństwa, dotyczący inwestycji, powinien być na tyle wczesny, że wszystkie warianty będą możliwe. Jeżeli mamy wła-

śnie prowadzoną procedurę zezwalania na inwestycje, a miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jest przed tym etapem zezwalania na inwestycje, natomiast decyzje są wydawane w trakcie tej procedury zezwalania na inwestycje, to wynika z tego to, że wymaganie dotyczące tego, iż decyzja środowiskowa musi być zgodna z planem zagospodarowania, wywołuje sprzeczność właśnie z Konwencją z Aarhus, z zapisami dyrektywy 853/55 EWG¹⁴ i dyrektywy habitatowej. Na etapie wydawania decyzji środowiskowej, jeżeli jest plan zagospodarowania, nie wszystkie warianty są już możliwe, w szczególności nie są możliwe te warianty lokalizacyjne i to może być problem w szczególności w pobliżu obszarów „Natura 2000”.

Naszym zdaniem należy tutaj rozważyć, czy plan miejscowy nie powinien być czymś w rodzaju zbiorowej decyzji o warunkach zabudowy i lokalizacji inwestycji celu publicznego. I w związku z tym objęty nie procedurą strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, ale procedurą oceny oddziaływania na środowisko inwestycji. I w tym kierunku szły propozycje zmiany prawa budowlanego i prawa o zagospodarowaniu przestrzennym przedstawione w lipcu 2008 r., które miałem okazję również opiniować. Podobne rozwiązanie funkcjonuje w Niemczech. Ewentualnie plany miejscowe mogłyby być dużo mniej konkretne w zakresie lokalizowania tych inwestycji oddziałujących na środowisko, ale to by oznaczało marginalizację planowania przestrzennego.

Teraz wracam do kwestii eliminacji niektórych inwestycji z systemu planowania przestrzennego. Jest tak w tej chwili, że przy wydawaniu decyzji środowiskowych i lokalizacyjnych dla dróg krajowych, linii kolejowych, inwestycji EURO 2012 nie trzeba się patrzeć na to, czy to jest zgodne z planem miejscowym, czy nie. Jeżeli ten plan miejscowy oczywiście istnieje. Co z tego wynika? Oczywiście wynika z tego dużo konfliktów. Występuje tutaj pewna analogia w związku z wyłączeniem dróg i linii kolejowych z objęcia ich obowiązkiem umieszczania w planach. To analogia do sprawy, którą wygrał pan Rosiński z Polską w 2007 r. i ona też dotyczyła planowania przestrzennego, tylko tego z okresu peerelowskiego, gdzie funkcjonowały tak zwane rezerwy na wykonywanie inwestycji. W sentencji wyroku Try-

¹⁴ Por. przypis 13 [przyp.red.].

bunał Sprawiedliwości zauważył, że ten pan przez wiele lat pozostawał w niepewności co do przeznaczenia swojej nieruchomości. W tej chwili też wydany plan zagospodarowania nadal pozostawia nas w bardzo dużej niepewności co do tego, gdzie będzie droga lub inwestycja EURO. I to może być analogia, która może prowadzić w efekcie do tego, że ktoś wygra znowu z nami gdzieś sprawę w trybunale. Dlatego naszym zdaniem te inwestycje celu publicznego powinny być lokalizowane w ramach systemu planowania przestrzennego, czyli w planach na przykład o szerszym spektrum, planie zagospodarowania województwa albo w trakcie wydawania tych decyzji lokalizacyjnych jednocześnie powinna być wprowadzona procedura zmiany planów, które istnieją.

I jeszcze ostatnia kwestia. Chodzi o ustalanie, czy procedura ocen oddziaływania na środowisko inwestycji jest wymagana, czyli ten etap, jeszcze zanim cała procedura ocen oddziaływania na środowisko będzie prowadzona.

Art. 4 ust. 2 dyrektywy dotyczącej oceny oddziaływania na środowisko inwestycji¹⁵ mówi właśnie, że przedsięwzięcia wymienione w załączniku 2 tej dyrektywy mogą podlegać ocenie oddziaływania na środowisko, o ile państwo członkowskie tak określi na zasadzie badania indywidualnego lub wyznaczenia progów.

Chciałem tutaj przede wszystkim zwrócić Państwa uwagę na przepis, który mówi, że podczas przeprowadzania badania indywidualnego lub ustalania progów należy stosować te kryteria, które są w Załączniku 3. Co z tego wynika, proszę Państwa? Wynika z tego to, że inwestycje, dla których wyznaczono progi w rozporządzeniu Rady Ministrów z 9 listopada 2004 r.¹⁶, muszą podlegać oddziaływaniu na środowisko. Natomiast dla inwestycji, które w ramach tych progów nie są zawarte, powinno być stosowane właśnie badanie indywidualne, które jest przewidziane w tej ustawie o długiej nazwie, jak to pani z GDDKiA eufemistycznie nazwała. I na ten fakt prawdopodobnie zwróciła uwagę

¹⁵ Dyrektywa Rady z 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz. U. UE L 8 Nr 173, poz. 40 ze zm.)

¹⁶ Rozporządzenie RM z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, Dz. U. Nr 257, poz. 2573 [przyp. red.]

Komisja Europejska nakłaniając do zmiany prawa, bo Komisja Europejska mówiła, że nasze prawo prawdopodobnie nie wymaga w tym zakresie zmiany, tylko wymaga zmiany podejścia do jego stosowania. Jednak prawdopodobnie polskie prawo wymaga tutaj zmiany. Jest tak, że jeżeli coś nie mieści się w progach z tego rozporządzenia albo mieści się w tych progach i nie spełnia kryteriów, które są w Załączniku 3 według polskiego organu, który podejmuje decyzję, to nie wymaga procedury oceny oddziaływania na środowisko. Natomiast jeżeli się mieści w tych progach i spełnia kryteria, to wymaga zastosowania procedury oceny oddziaływania na środowisko.

Proszę zauważyć, że przy takim układzie, jaki w tej chwili widzimy na slajdzie, kryteria z Załącznika 3 stosujemy dwa razy. Po raz pierwszy przy ustalaniu tych progów w rozporządzeniu, a po raz drugi podczas tej procedury badania indywidualnego, co nie jest prawidłowe. Prawidłowe jest takie podejście, iż ustalamy te progi albo osobno te kryteria stosujemy dla pozostałych inwestycji, które w tych progach się nie mieszczą. I naszym zdaniem powinno być tak, jak to w tej chwili jest na tym slajdzie pokazane.

W dodatku jest jeszcze taka drobna kwestia. W tej chwili nie do końca jest jasne, czy na postanowienie o zwolnieniu inwestycji z procedury oceny oddziaływania na środowisko przysługuje zażalenie. W związku z tym nie ma możliwości zwrócenia uwagi na tę kwestię, o której przed chwilą mówiłem, w sposób sądowy, tylko możemy ewentualnie pisać do ministra czy do Komisji Europejskiej.

No i naszym zdaniem tutaj należy właśnie wprowadzić ten zapis, który wyraźnie nadawałby możliwość zażalenia tego postanowienia o zwolnieniu inwestycji z procedury.

|| Senator Zdzisław Pupa Przewodniczący Komisji Środowiska

Dziękuję serdecznie za przybliżenie problemów w zakresie ocen oddziaływania na środowisko.

Proszę o skoncentrowanie się szanownych Państwa prelegentów w wystąpieniach na zwróceniu uwagi, co należy robić, aby uspraw-

nić procesy inwestycyjne i ochronę środowiska. Bo jak wiemy, często współdziałanie budowy infrastruktury z oceną oddziaływania na środowisko powoduje w opinii wielu barierę nie do pokonania w pozyskaniu funduszy unijnych.

Dziękuję serdecznie panu Wojciechowi Szymańskiemu.

Poprosiłbym teraz pana Tadeusza Suwarę, prezesa „Transprojektu-Warszawa”, aby wygłosił swoje uwagi na temat aspektu ochrony środowiska w inwestycjach drogowych. Proszę uprzejmie.

Tadeusz Suwara
Prezes Zarządu Biura Projektowo-Badawczego
Dróg i Mostów „Transprojekt-Warszawa”

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Proszę Państwa, ja chciałem właściwie rozwinąć troszeczkę tematykę, właściwie nie rozwinąć, ale upraktyczyć troszeczkę tematykę, którą pani dyrektor z departamentu w Ministerstwie Infrastruktury przekazała. Wobec tego pomnę lub skrócę informacje dotyczące przepisów, natomiast podam trochę praktycznych informacji.

Stosunki środowiskowe w inwestycjach reguluje ustawa o udostępnieniu informacji itd., na którą powoływała się pani dyrektor, która weszła w życie 15 listopada 2008 r. Z mojego praktycznego punktu widzenia przygotowanie inwestycji, podstawowe uregulowania ustawy są takie, że prawie każde przedsięwzięcie inwestycyjne wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, że oddziaływanie inwestycji na środowisko przedstawia się w dwóch dokumentach: informacji o planowanym przedsięwzięciu w przypadku mniejszych inwestycji lub też nieoddziałujących istotnie na środowisko lub w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Organami właściwymi do oceny oddziaływania inwestycji na środowisko są: regionalny dyrektor ochrony środowiska, przy większych inwestycjach lub wpływających istotnie na środowisko oraz wójt, burmistrz i prezydent. Decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach przy inwestycjach drogowych wydaje się na etapie wstępnym wariantowania tras, wyjątkowo wariantowania rozwiązań technicznych, na przykład przy poszerzeniach dróg, przy

budowie jezdni, gdzie przedmiotem nie jest budowa nowej drogi. Wykonuje się powtórna ocenę w tych trzech przypadkach, o których już pani dyrektor mówiła.

Chciałem wskazać tu na niektóre procedury i praktyki, które są istotne i oddziałują na proces przygotowania inwestycji. Po pierwsze, w inwestycjach finansowanych ze środków unijnych prawie zawsze wymaga się powtórnej oceny, czy potrzeba, czy prawo nasze przewiduje czy nie, czy wymaga; przy większych inwestycjach drogowych bez pytania w zasadzie opracowuje się raport, żeby skrócić procedury, no i w przypadku kolizji lub bezpośredniego graniczenia z obszarem „Natura 2000” zakłada się, że wystąpi znaczące oddziaływanie na środowisko, co też ma istotny wpływ na proces przygotowania inwestycji.

Chciałem zwrócić uwagę, jak procedury potrafią być czasochłonne. Przede wszystkim przygotowanie takich decyzji, zwłaszcza dla dróg krajowych, wymaga opracowania raportu z uwzględnieniem: wariantu lokalizacji trasy; negocjacji z organizacjami pozarządowymi, co z przyjemnością robimy; inwentaryzacji przyrodniczej dla każdego wariantu, a taką inwentaryzację wykonuje się od marca do sierpnia i już to wpływa na czas przygotowania raportu i konsultacji społecznych.

Jeżeli rozpoczynamy prace projektowe od zera, proces ten trwa długo, zwykle dwa, trzy lata, a czasem i dłużej. W przypadku GDDKiA należy: zidentyfikować i skonsultować społecznie możliwe do realizacji warianty; wybrać warianty do dalszej analizy i uzyskać ich zatwierdzenie przez GDDKiA; opracować zatwierdzone warianty; ocenić wpływ na środowisko wybranych wariantów, w tym sporządzić inwentaryzację przyrodniczą; uzyskać akceptację GDDKiA; wystąpić z wnioskiem o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i uzyskać prawomocną decyzję o tych środowiskowych uwarunkowaniach.

Gdy znamy warianty – bywa tak – a do tego posiadamy decyzję lokalizacyjną, przygotowanie jest krótsze, ale również wymaga czasu. Przykładem niech będzie przygotowanie i uzyskiwanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drugiego etapu budowy autostrady A-18 Olszyna – Golnica, to jest na trasie Legnica – Berlin.

Inwestycja polega na przebudowie istniejącej jezdni, wybudowanej jeszcze za czasów niemieckich, obok wybudowanej wcześniej, zakoń-

czonej w 2005 r. nowej jezdni autostrady. Autostrada właśnie w wyniku tej inwestycji uzyskała ogrodzenie, nie ma przejść dla zwierząt. No i toczyła się długa dyskusja, dotycząca głównie dodatkowych przejść dla zwierząt góra. Były spotkania z organizacjami społecznymi. Muszę powiedzieć, że żądania bardzo rosły, jeśli chodzi o liczbę przejść, jak i szerokości. Licytowano szerokości, więc 50 m to mało, 60, 90, 100 m, podczas gdy na przykład cytowana tu już publikacja profesora Jędrzejewskiego mówi, że powyżej szerokości 50 m nie jest już tak istotne poszerzenie. Wielu dyskutantów nie zważało na koszty ani na rzeczywiste potrzeby. Chcę powiedzieć, że niektóre organizacje były bardzo powściągliwe i rozsądne, a niektóre żądania mnożyły, natomiast nikt nie zwracał uwagi na koszty, jak też nikt nie argumentował, czy rzeczywiście te wymagane, żądane obiekty będą w przyszłości wykorzystywane. Takie było moje wrażenie z dyskusji. Nawet wiem, że w pewnym momencie takie pytanie zostało zadane. Gdyby ktoś z Państwa pokrył 5% swoich wygórowanych żądań, to pewnie byłyby troszeczkę rozsądniejsze.

Wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z pewnymi perturbacjami, dlatego że nastąpiło odwołanie inwestora, bowiem ta decyzja wymagała rozbierania części istniejącej jezdni wybudowanej w 2005 r., a więc dwa lata wcześniej wybudowanej za pieniądze unijne, a wiadomo, że jeżeli za pieniądze unijne wykonywane są inwestycje, przez pięć lat nie można niczego ruszyć. Na etapie projektu budowlanego twierdzono, że jest potrzeba uwzględnienia znaczącego oddziaływania na „Naturę 2000” i zaprojektowania kompensacji przyrodniczej, czego decyzja poprzednia nie uwzględniała. Organizacje ekologiczne dodatkowo żądały innych jeszcze zabezpieczeń, między innymi ekranów akustycznych w lesie 54 km. No oczywiście dyskusja była taka, dla kogo te ekrany. Chodziło głównie o zwierzęta, o wilki. Pytaliśmy, jak ten wilk słyszy, czy tak słyszy jak człowiek, bo wszelkie metody i programy ochrony przeciwhałasowej są projektowane dla ludzi. Finał jest taki, że konieczna jest nowa decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Gdyby tak prześledzić z grubsza harmonogram, to rozpoczęto w listopadzie w 2006 r. sporządzanie raportu oddziaływania na środowisko. W marcu po tych dyskusjach właśnie zakończono raport.

Następna seria to była ocena tego raportu i tych danych. Trwało to dość długo i stwierdzono, że jednak trzeba istotne zmiany do raportu wprowadzić, czyli strony uczyły się tych zmian. Zakończenie konsultowania raportu trwało prawie pół roku. Można powiedzieć, że opracowanie prawie trwało rok. Złożono wnioski do wojewody lubuskiego i dolnośląskiego, jako że inwestycja leży na terenie dwóch województw. Wojewodowie dość szybko się uporali. Przesłali do ministra środowiska. Wówczas według przepisów ówczesnych minister środowiska opiniował dokument. Minister środowiska dość długo opiniował, ponad pół roku. Taka była zresztą procedura przy większych inwestycjach. Potem wojewoda lubuski wydał decyzję, wojewoda dolnośląski swoją też wydał, ale generalna dyrekcja odwołała się właśnie od decyzji wojewody dolnośląskiego, bo to wojewoda dolnośląski zażyczył sobie dodatkowych inwestycji, rozwiązań, które by wymagały rozebrania istniejącej jezdni. W marcu wojewoda dolnośląski również zmienił swoją decyzję. Zrobiony został projekt budowlany i rozpoczęto raport powtórnej oceny. Nastąpiło to w lipcu w wyniku przetargu. Proszę zauważyć, że wszystko wykonuje się jako zamówienia publiczne. Dość szybko opracowano raport. Zgłoszono uwagi. Jednak sytuacja się już trochę zmieniła w tym czasie i wówczas uznano, że trzeba rozpatrzyć znaczący wpływ na „Naturę 2000”, jak również potrzebę dalszych konsultacji z organizacjami ekologicznymi. Taka decyzja o potrzebie powtórnej wydania nowej decyzji zapadła 20 listopada 2009 r. Konsultacje z organizacjami odbyły się 8 grudnia 2009 r., już mamy trzy lata od początku tej oceny. Na 20 stycznia 2010 r. planowany jest termin opracowania nowego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Teraz tylko należy mieć nadzieję, że te wszystkie dyskusje i ta cała nauka i wnioski spowodują, że nie będzie znów dyskusji w nieskończoność. Zobaczmy, jak to będzie.

Ale również zdarzają się przypadki, kiedy brak woli wydania decyzji stwarza spór kompetencyjny. I tu chciałem dać przykład drogi wojewódzkiej nr 575 Płock–Kazuń. Ponieważ droga przechodzi przez kilka gmin, zgodnie z ustawą – Prawo ochrony środowiska, wówczas obowiązującą, wystąpiono do wójta gminy, na terenie której był najdłuższy odcinek drogi. Wójt nie czuł się kompetentny i przekazał sprawę do urzędu

wojewódzkiego, wojewoda do sądu administracyjnego, sąd z powrotem do wójta gminy. Sprawa toczy się niezająłwiona trzy lata i nie wiadomo, kiedy i jak się zakończy. Za to jest mnóstwo korespondencji i działań pozornych. I gdyby jeszcze chcieć prześledzić tę sprawę wcześniej, bo ja zacząłem kalendarz od opracowanego już raportu, to przypomnę, że inwestor składa wniosek o wydanie decyzji środowiskowej 1 grudnia 2006 r., a więc trzy lata temu, wójt gminy nie czuje się kompetentny, szybciotko przekazuje sprawę do wojewody. Wojewoda występuje też dość szybko o rozstrzygnięcie sporu kompetencyjnego do NSA, NSA w miarę szybko potwierdza kompetencje wójta, a więc w kwietniu 2007 r. już wiadomo, o co chodzi, procedury są jasne, ale wójt się nie śpieszy. Potrzeba mu było czasu aż do października, żeby przeczytać to wszystko. Wójt prosi inwestora o uzupełnienie wniosku. Inwestor szybko uzupełnia wniosek, ale wójt przekazuje w styczniu 2008 r., a więc już po roku, wniosek do wojewody do uzgodnienia ze względu na obszar „Natura 2000”, bo prawo wtedy tego wymagało. Wojewoda prosi o uzupełnienie wniosku wójta, a wójt z kolei prosi inwestora o uzupełnienie wniosku. W miarę szybko, chociaż też trochę czasu zostało zmarnowane. Inwestor uzupełnia wniosek dla jednego odcinka. A dlaczego? Dlatego że to były trzy odcinki projektowane przez trzy różne firmy projektowe. Okazało się, że z tymi dwoma inwestor był w sporze sądowym, więc nie chciały tego opracować. Ale wojewoda w maju prosi o uzupełnienie. Wreszcie udało się uzupełnić w sierpniu 2008 r. A 15 listopada 2008 r. wchodzi w życie nowa ustawa. I tu już nie mam tak dokładnych dat, bo nie śledziłem tego wszystkiego szczegółowo. Wójt prosił o opracowanie wariantów przebiegu trasy, a wiemy, że to jest tylko przebudowa istniejącej drogi. Inwestor się zastanawia, jak to zlecić, jak to zrobić. Może tylko kreski na mapie zaznaczyć. Kreski nie, bo ustawa mówi, że każdy wariant musi być z jednakową szczegółowością opracowany. Dość długo to trwa, w listopadzie 2009 roku ogłoszono przetarg na aktualizację materiałów do decyzji. W grudniu tego roku, a dokładnie 3 grudnia zlecono opracowanie. Kiedy się zakończy? Nie wiemy. Oczywiście nie wszystkie przykłady są tak drastyczne, ale generalnie trzeba czasu. Samo wydawanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach trwa kilka miesięcy. Właściwie z naszych przykładów wynika, że na drogę krajową, na więk-

szy odcinek, nigdy nie wydano takiej decyzji szybciej niż w sześć miesięcy, a zdarzały się rok, półtora roku, a czasami, jak widać, dużo dłużej.

Proszę Państwa, teraz troszkę obrazków, jak zabezpiecza się przed hałasem. Ekran, wszędzie właściwie ekran. Tu jest droga w województwie wielkopolskim Poznań–Kurnik. Tutaj jest inny kolor. Miał być pomarańczowy, a wyszedł zielony. Nie wiem dlaczego.

Tu ciekawe, ta sama droga i chciałem pokazać, że na tym samym odcinku są różne kolory. To jest, proszę Państwa, czerwony u mnie na ekranie i w rzeczywistości, czyli biało-czerwony „Teraz Polska”.

A tu są różne inne zielone. A tu jest ciekawa rzecz, też na tej samej drodze została zaprojektowana kładka dla pieszych. Tu są wejścia dla niepełnosprawnych i dla tych, którzy nie chcą po schodach chodzić. Natomiast co ciekawe, że ten ekran tutaj był zaprojektowany w tym miejscu. Nawet ślad widać na drodze. Już było rozpoczęcie budowy. Okazało się, że jak projektant kładki przyjechał na budowę, to się zdenerwował, bo on tutaj zaprojektował, żeby było ładnie, a chcieli mu wszystko zasłonić, że tu te proporcje się zakryły. Wreszcie przeprojektowano i ten ekran, nie bez oczywiście problemów, przesunięto dalej. Z tym że zawsze im ekran jest bardziej odsunięty od jezdni, tym ma mniejszą skuteczność działania. No ale jakoś zgodzono się na to zgodnie z przepisami.

Tu jest obwodnica Grójca, która ma jeszcze troszeczkę inne ekran. Widać, jak różne są ekrany pełne, przezrocyste. Ekran przezrocyste mają tę wadę, że nie chłoną a odbijają. A po drugie, ptaki się rozbijają, więc często rysuje się tam sylwetki ptaków drapieżnych.

Tu też mamy Grójec, jeszcze inna obwodnica.

A tutaj mamy obwodnicę Płońska.

A tu, proszę Państwa, w Warszawie na trasie Armii Krajowej. Wiele jest takich ekranów, które są bardzo ładne. Z ceramicznych elementów wykonane, gdzie jest zieleń. Niestety, one nie mogą być wysokie. A teraz ekrany zwykle buduje się wysokie, 8–9 metrów nawet.

A tu mamy trasę Armii Krajowej. Również to jest ekran, ale co innego chciałem pokazać. Wyrosły tuż obok trasy o dużym ruchu dwa bloki mieszkalne bez żadnych zabezpieczeń akustycznych. Sprzedaje się te mieszkania, narażając mieszkańców na duży hałas. Jak można

temu zaradzić? Można projektować tak zwane półtunelowe ekrany. Tu jest wizualizacja, bo ten ekran nie jest jeszcze wybudowany, gdzie są dwie takie konstrukcje żebrowane. Tu panele są przezroczyste. Głównie odbijające, mniej pochłaniające hałas. Tu są panele nieprzezroczyste pochłaniające hałas. A tu jest 5 metrów takiego pasa dla wentylacji, dlatego też mówi się, że nie jest to tunel, ale półtunel. Budowa się rozpoczyna. Zobaczmy, jak to wyjdzie.

A tu jest przykład takiego ekranu również we Włoszech, gdzie to tak jak peron wygląda. To bardzo ładna konstrukcja, ale niezmiernie kosztowna. Taka sama konstrukcja w innym troszeczkę miejscu i ujęciu.

W podsumowaniu chcę powiedzieć, że oczywiście trzeba spełniać warunki ekologiczne. Ale trzeba zwracać uwagę również w procedurach na to, żeby ten czas nie był zbyt długi. Moim zdaniem również warto zwracać uwagę na koszty, bo za te same koszty można lepiej ochronić środowisko, jeżeli wybierze się bardzo dobre metody, skuteczne, sprawdzone. Dziękuję za uwagę.

|| Senator Zdzisław Pupa Przewodniczący Komisji Środowiska

Dziękuję uprzejmie panu prezesowi Tadeuszowi Suwarze za bardzo ciekawe przedstawienie problemu, jakim były inwestycje drogowe a aspekty ochrony środowiska.

Poprosilibyśmy teraz o wystąpienie pana Michała Kiełsznia, dyrektora generalnego ochrony środowiska. Temat „Ocena oddziaływania na środowisko programu »Natura 2000« oraz realizacja zadań Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska”. Proszę uprzejmie, Panie Dyrektorze.

|| Michał Kiełsznia Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Dzień dobry.

Szanowni Państwo! Ja bardzo dziękuję za zaproszenie na tę konferencję. Wystąpienia, których już mieliśmy okazję wysłuchać, były

bardzo ciekawe. Ja postaram się dosyć ogólnie, podczas swojego wystąpienia, odnieść się do niektórych aspektów.

Proszę Państwa, właściwie bardzo dużo rzeczy, które mieszczą się w ramach tematu, który został zadany, zostało już powiedziane. Ja odniosę się do trzech spraw.

Po pierwsze, jako szef instytucji, która odpowiedzialna jest za oceny oddziaływania na środowisko, chciałbym przedstawić Państwu, jak w tej chwili jest zorganizowana moja instytucja.

Po drugie, ponieważ był to temat wywoływany dosyć często, chciałbym Państwa poinformować, jak wygląda w tej chwili stan sieci „Natura 2000” i jakie to konsekwencje niesie dla rozbudowy infrastruktury, w tym właśnie infrastruktury liniowej, która jest dosyć kłopotliwa nie tylko dla „Natury 2000” ale dla wszystkich form ochrony przyrody.

I na koniec chciałbym odnieść się do tych kilku problemów najczęściej podnoszonych ze strony Ministerstwa Infrastruktury, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad lub inwestorów, którzy się tym zajmują.

Jaki jest wpływ inwestycji na środowisko, jak środowisko wpływa na koszty i czas realizacji inwestycji, to tutaj na tej sali wszyscy wiemy. I, proszę Państwa, rzeczywiście z naszym prawem różnie się działo. W tej chwili mamy w większości prawo dostosowane do wymogów UE, mówię w większości, dlatego że oprócz zapisów prawa zostaje jeszcze jego realizacja. Z tą realizacją odnośnie do spraw środowiskowych jest jeszcze różnie, czego efektem są nasze rozmowy, przekonywanie, w Komisji Europejskiej, że sobie na pewno z tym poradzimy.

Proszę Państwa, mija rok od momentu powołania Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i można króciutko podsumować, co się w tym czasie wydarzyło.

Rok temu nastąpiło dostosowanie prawa do wymogów Unii Europejskiej. Ale, proszę Państwa, to stwierdzenie jest dosyć ogólne i niepełne, bo tak naprawdę chcieliśmy stworzyć prawo, które będzie gwarantowało poprawność realizacji inwestycji z punktu widzenia środowiskowego, czyli zabezpieczyć interesy środowiska.

Chcielibyśmy rzeczywiście, żeby to prawo było zgodne z prawem Unii Europejskiej, bo to decyduje o tym, czy będziemy mogli pozyskiwać środki z funduszy unijnych.

Mam nadzieję, że nie będzie to takie trudne do uwierzenia przez inwestorów. Chcieliśmy, żeby to prawo stwarzało procedury łatwe, krótkie i przyjazne dla inwestora.

Elementem realizacji prawa spełniającego te trzy wymagania było powstanie Generalnej Dyrekcji i Ochrony Środowiska, która miała być i jest narzędziem jego realizacji. Dzisiaj Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska skupia ponad tysiąc pracowników, w tym w generalnej dyrekcji jest zatrudnionych około stu trzydziestu pracowników i w regionalnych dyrekcjach około tysiąca. Oczywiście organizacja każdej regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska uzależniona jest od specyfiki danego województwa. Tych pracowników jest w jednych dyrekcjach więcej, w jednych mniej, zależy to od tego, jaka jest potrzeba odnośnie do form ochrony przyrody i inwestycji, które tam się toczą. Są województwa łatwiejsze i trudniejsze w zarządzaniu środowiskiem. Ale to o tym będę jeszcze mówił.

Oprócz tego podzieliliśmy jeszcze nasze dyrekcje na oddziały terenowe. Chcieliśmy być blisko ludzi, blisko inwestorów. Ludzie, którzy przebywają w danym regionie, w danym miejscu, mają najlepszy ogląd sprawy i wydaje się, że najlepiej mogą ocenić, czy dana inwestycja może być realizowana i pod jakimi warunkami. Nasza organizacja następowała w momencie, kiedy oprócz tych działań organizacyjnych wykonywaliśmy bardzo poważne i duże zadania merytoryczne.

Pierwsza sprawa to oczywiście było dokończenie wyznaczania „Natury 2000”. O tym będę jeszcze mówił.

A druga sprawa to ujednoczenie ocen oddziaływania na środowisko. I tutaj pojawiały się pytania, a właściwie stwierdzenia, że każda działalność wymaga oceny oddziaływania na środowisko i to jest jeden z naszych celów: tworzyć filtr nie tylko na poziomie Dyrekcji Ochrony Środowiska ale także innych organów, które są zaangażowane w procesy decyzyjne, czyli wójta, burmistrza, prezydenta miasta, stworzyć filtr, który będzie oddzielał te inwestycje, które powinny być ocenione środowiskowo, od tych, które można realizować bez tego. Pojawiały się wcześniej takie problemy, że nakazywano ocenę działania na środowisko wymiany okien w szkole. Proszę Państwa, stworzenie tego filtra to jest podstawa tego, abyśmy mówili o efektywności wydawania ocen środowiskowych.

Jakie zadania, jakie działania podejmujemy w tym kierunku? Oczywiście, czujemy się odpowiedzialni za cały system ocen oddziaływania na środowisko, dlatego przygotowujemy szkolenia, przygotowujemy wytyczne, podręczniki, tak aby każdy organ, który jest zaangażowany w proces ocen, mógł zapoznać się z tym, mógł prawidłowo wykonywać swoje obowiązki. Nasze podręczniki są oczywiście dostępne na naszych stronach. Wysyłamy je do gmin, wysyłamy je do urzędów, które zajmują się ocenami na środowisko.

Z drugiej strony kolejną ważną sprawą w ocenach jest jakość raportu. Chciałbym się odnieść do tych statystyk, danych, które Państwo pokazywali na temat kosztów, które wiążą ze sobą działania środowiskowe, wynikające z decyzji środowiskowej. Oczywiście mam nadzieję, że coraz rzadziej będą się zdarzały takie przypadki, że zostaną zaprojektowane przejścia, które są niepotrzebne, bo takie przypadki też mamy. Że niepotrzebne ekrany bądź za wysokie, za niskie, zupełnie zbędne. Ale, proszę Państwa, to wszystko zależy od jakości raportu. Jakość raportu o oddziaływaniu na środowisko determinuje to, co organ może zrobić. Bo organ wydający decyzję oprócz danych, gdzie próbuje weryfikować ten raport, właściwie jest skazany na to, co przygotowuje inwestor. Jeżeli inwestor przedstawia dane, że przejście jest potrzebne, to organ właściwie nie ma możliwości, żeby tego przejścia nie zaprogramować. I oczywiście zdarzają się w tej chwili i po stronie inwestorów, i po stronie organów decyzje, które nie są uzasadnione, ale tych decyzji powinno być z biegiem czasu jak najmniej.

Proszę Państwa, tu jeszcze odniosę się też do uwag, do kwestii wariantowania. Jak zrozumiałem, konieczność wariantowania postrzegana jest negatywnie. Ale od wariantowania zależą potem już te wszystkie inne rzeczy, o których ja teraz mówiłem, czyli przede wszystkim koszty środowiskowe realizacji danej inwestycji. Bo jeżeli na początku zostanie wybrany wariant, który jest trudny środowiskowo, to oczywiście koszty środowiskowe będą większe. Więc etap wariantowania należy potraktować jako wybór tego wariantu, który będzie najlepszy ze względów środowiskowych, oczywiście uwzględniający wszystkie pozostałe elementy społeczno-gospodarcze czy techniczne związane ze sprawami transportowymi i innymi. Na te elementy należało-

by zwrócić szczególną uwagę. Wariantowanie decyduje o tym, jakie są faktyczne koszty środowiskowe. Raport determinuje z kolei czas wykonywania procedur, bo jeżeli organ dostanie raport o wątpliwej jakości, na którym nie potrafi oprzeć rozstrzygnięcia, musi wezwać inwestora do uzupełnienia. Jeżeli dostanie dobry raport, jest w stanie wydać decyzję bardzo szybko. Po to właśnie zmiany organizacyjne zostały zaproponowane.

Proszę Państwa, jeszcze odniosę się do spraw związanych z oceną działania na środowisko. Teraz dwa słowa jeszcze na temat Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, bo oceny działania nie są jedynym zadaniem, które realizujemy.

Drugie zadanie to są sprawy związane z ochroną przyrody, w tym „Natura 2000”. Ja tak mówię świadomie, bo chciałbym, żebyśmy przestali już wyróżniać „Naturę 2000”, mimo to że jest specyficzną formą ochrony przyrody, żebyśmy przestali ją wyróżniać, żebyśmy zaakceptowali ją jako element ochrony przyrody, naszego dziedzictwa przyrodniczego, które uzupełnia, a nigdy nie zastępuje naszych rodzimych form ochrony przyrody.

Oczywiście realizujemy jeszcze inne zadania, w tym zadania związane z udostępnianiem informacji o środowisku. Uważamy, że jest to też bardzo ważne nasze zadanie. Chcemy ten proces zarządzania środowiskiem bardzo uspołecznic, tak aby społeczeństwo, nie tylko wiedziało, akceptowało, ale także angażowało się w sprawy związane z ochroną środowiska.

Dodatkowo jeszcze powiem, że Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska jako instytucja nowa, moim zdaniem (będę wdzięczny za ocenę Państwa), dobrze w tej chwili zorganizowana, pozyskuje na realizację swoich celów pieniądze unijne. Oprócz tego, że pozyskujemy pieniądze na działania merytoryczne związane ze szkoleniem, z edukowaniem zarówno organów, które są związane z decyzjami środowiskowymi, jak i społeczeństwa, które jest odbiorcą wszystkich naszych działań. Jako urząd sięgamy po pieniądze z Unii, tak aby jak najbardziej odciążać państwo. W tej chwili korzystamy z pomocy technicznej, korzystamy też z kapitału ludzkiego, organizujemy dla naszych pracowników szkolenia, tak aby te decyzje były wydawane szybko i dobrze. A co znaczy

dobrze? Chcielibyśmy, żeby rozstrzygnięcia były jednolite. To może budzić wątpliwości, ale spróbuję wyjaśnić, o co nam chodzi.

Przy jednakowych warunkach środowiskowych często są wydawane różne rozstrzygnięcia. To oczywiście, po pierwsze, powoduje problemy w realizacji, po drugie, zmniejsza zaufanie do państwa. Chcielibyśmy, żeby rozstrzygnięcia wydawane w podobnych sprawach były takie same.

Proszę Państwa, jeżeli będą pytania co do samej organizacji Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, to jeszcze odpowiem. Teraz chciałbym przejść do „Natury 2000”.

„Natura 2000” jest to nasz obowiązek, wynikający z integracji z Unią Europejską, nasz obowiązek wynikający z tego, że realizujemy zapisane w konstytucji zasady zrównoważonego rozwoju. Jest to doskonałe narzędzie, które jako ta forma kompromisowa przyrody powinna być dla inwestora przyjazna. Czy będzie przyjazna, czy nie, to zależy nie tylko od nas, zależy też od inwestorów, jak będą traktowali tę „Naturę 2000”.

Obowiązek wyznaczenia mieliśmy w 2004 r. Oczywiście z pewnych niezależnych od nas przyczyn ta „Natura” została wyznaczona w niepełnej formie, co stało się powodem do wszczęcia procedury sądowej przez Komisję Europejską. Żeby temu zapobiec, oczywiście podjęliśmy kroki, aby „Naturę” uzupełnić. Ta „Natura” stworzona w 2004 r. oceniano, że jest to około 40%, tak mówiąc optymistycznie, 40% tego, co powinniśmy wyznaczyć. Mieliśmy wtedy wyznaczone sieci siedliskowe „Natury”.

Nasze działania spowodowały, że uzupełniliśmy tę sieć do 100% „Natury 2000”. Skoncentrowaliśmy się tylko na tych miejscach, które rzeczywiście posiadają wartości przyrodnicze, najlepsze wartości przyrodnicze, które należy chronić. Dzisiaj sieć siedliskowa to jest około 11% i jesteśmy przekonani, że jest to już wszystko, co powinniśmy wyznaczyć.

Sieć ptasia, proszę Państwa, wyznaczona troszkę wcześniej, także została uzupełniona w 2008 r. Ta sieć jest inaczej konstruowana, na podstawie dużych obszarów, które zajmują około 16% powierzchni kraju.

Bardzo długo walczyliśmy z granicami obszaru „Natura 2000”, walczyliśmy z tym kształtem granic, który często stawał się wrogiem publicznym numer jeden. Dzisiaj te granice już są dobre, dzisiaj powinniśmy zacząć zarządzać „Naturą 2000”. To spowoduje, że będziemy mogli i chronić przyrodę i inwestować. Dwa dokumenty, które są związane z „Naturą 2000”, z właściwą jej ochroną to jest SDF, czyli Standardowy Formularz Danych, taka metryczka obszaru „Natura 2000” oraz plan zadań ochrony, zależne od tego, który dokument planistyczny będzie potrzebny.

Metryczka, czyli SDF, powinna bardzo dokładnie określać przedmiot ochrony „Natury 2000”, tak aby można było precyzyjnie zaplanować, czy przeprowadzić raport oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem przedmiotu ochrony. W tej chwili przystąpiliśmy jako Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska do tego, aby zweryfikować te SDF, które wydają nam się nieprecyzyjne. Mamy sygnały od inwestorów, że w wielu miejscach nie wiedzą, co mają chronić, nie wiedzą, pod jakim kątem przygotować raport. Wiemy o tym i takie zadanie wykonujemy.

Jeżeli chodzi o plany zadań ochronnych, to dopiero przystępujemy w wielu miejscach do tego, aby przygotować plan zadań ochronnych, który będzie wyznaczał, mówiąc w skrócie, co, gdzie i jak można robić i w jaki sposób należy chronić przyrodę. Bo dzisiaj na pytania ważne, dotyczące „Natury”, co i gdzie – już wiemy, jak, co i gdzie chronić, ale nie wiemy jeszcze, w jaki sposób. Ten plan zadań ochronnych ma nam odpowiedzieć, w jaki sposób.

Wartością takiego planu jest to, że powinni w nim uczestniczyć wszyscy zainteresowani tym obszarem, czyli mieszkańcy, samorządowcy, organizacje pozarządowe, przyrodnicy, a także, przede wszystkim inwestorzy, którzy powinni mieć realny wpływ na to, w jaki sposób zostanie zaplanowana ochrona. I mam nadzieję, że podczas realizacji tych planów naprawdę uda się wypracować kompromis i na poziomie lokalnym, i na poziomie szerszym, regionalnym czy krajowym dotyczącym zagospodarowania „Natury 2000”.

Co ważne przy tworzeniu „Natury 2000”, spełniliśmy wszystkie wymagania prawne dotyczące konsultacji społecznych. Czy one były

wystarczające? Dzisiaj wydaje się, że gdybyśmy mieli jeszcze więcej czasu (a tego czasu nie mieliśmy), być może trzeba byłoby jeszcze te konsultacje prowadzić dłużej, ale wydaje mi się, że te gminy, które chciały, które umiały dyskutować, uzyskały to, co chciały. My ze swej strony staraliśmy się przygotować gminy do konsultacji. Uważam, że nie można dyskutować, jeżeli dwie strony posiadają zróżnicowany poziom wiedzy na ten temat, więc staraliśmy się uczynić gminy partnerami. Nasze szkolenia przeprowadzaliśmy jednocześnie prowadząc badania na „Naturze 2000”, weryfikację tych danych. W tym brało rzeczywiście udział wielu przedstawicieli gmin. Dzięki temu w odróżnieniu od pierwszego etapu wyznaczania „Natury 2000”, czyli 2004 r., bardzo dużo uwag udało się uwzględnić.

Konsultowaliśmy naszą listę obszarów „Natura 2000” ze wszystkimi zainteresowanymi, czyli począwszy od resortowych instytucji, czyli „Lasów Państwowych”, geologii. Konsultowaliśmy to z infrastrukturą, z rolnictwem, z gospodarką, tak aby wykorzystać do tworzenia tej sieci wszelką dostępną wiedzę, nie tylko tę, która znajduje się u nas, ale też tę wiedzę, która znajduje się w innych resortach, instytucjach. Wydaje mi się, że ten kształt sieci „Natura 2000” jest rzeczywiście optymalny.

Wspomnę tylko na koniec, jak wyglądały konsultacje z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Tam, proszę Państwa, na początku zidentyfikowaliśmy problem, kolizję z „Naturą 2000”. Ale później okazało się, że ten konflikt można załagodzić na wiele sposobów.

Po pierwsze, rzeczywiście czasami okazywało się, że można pomniejszyć obszar „Natura 2000”. Czasami okazało się, że należy rozważyć zmianę przebiegu danego wariantu drogi. Na koniec okazywało się, że wystarczają czasami działania minimalizujące szkodliwość, które spowodowały, że mimo to że było przecięcie, tego konfliktu nie było. I tak przeanalizowaliśmy całą sieć drogową i myślę, że znaleźliśmy rozwiązania dla tych wszystkich problemów, które wydawały się na początku bardzo trudne. Tak że podsumowując, mogę powiedzieć, że jeżeli chce się, to na pewno można budować drogi z poszanowaniem i środowiska, i „Natury 2000”, która jest nowym problemem, który wyrósł przy budowie infrastruktury.

Bardzo dziękuję za wysłuchanie i jestem otwarty na pytania. Dziękuję.

|| Senator Zdzisław Pupa Przewodniczący Komisji Środowiska

Dziękuję serdecznie.

Myślę, że te pytania się pojawią w dyskusji i uwagi na pewno będą.

Dziękuję panu dyrektorowi Michałowi Kielszni za dosyć obszerne przedstawienie problemów związanych z „Naturą 200”. Myślę, że do również problemów wrócimy na posiedzeniu Komisji Środowiska już po Nowym Roku.

Teraz poproszę pana Pawła Mickiewicza z GDDKiA o zaprezentowanie tematu „Drogi przyjazne środowisku. Zasady zrównoważonego rozwoju przy realizacji projektów drogowych”.

|| Paweł Mickiewicz Dyrektor Departamentu Środowiska Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Temat mojego wystąpienia to „Drogi przyjazne środowisku. Zasady zrównoważonego rozwoju przy realizacji inwestycji projektów drogowych”. Plany rozwoju infrastruktury drogowej w Polsce zaczęły się już bardzo, bardzo dawno temu. To można sięgnąć albo sto dziewięćdziesiąt lat wstecz, kiedy powstała Generalna Dyrekcja Dróg i Mostów, albo do czasów średniowiecza, ale skupmy się na etapie bieżącym.

Obecnie realizowany jest projekt ramowy budowy dróg na lata 2008–2012, który zakłada wybudowanie około 1300 km autostrad i prawie 2000 km dróg szybkiego ruchu, w tym autostrady A-1, A-2, A-4, które połączą północ z południem oraz wschód z zachodem. Także zakłada budowę kilkudziesięciu inwestycji dla najbardziej zatłoczonych miast w Polsce.

Na slajdzie macie Państwo przedstawione odcinki, które obecnie istnieją, odcinki w realizacji oraz te, które są w przygotowaniu.

W chwili obecnej w budowie i przebudowie znajduje się ok. 700 km dróg, z czego prawie 300 km stanowią same autostrady. Tak duży program budowy, który jest w chwili obecnej realizowany, postawił przed Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad problem pogodze-

nia warunków ochrony środowiska, ochrony przyrody z planowaniem, rozbudową i realizacją.

Wydawało się to z początku bardzo trudnym zadaniem. Otóż kluczem do sukcesu okazało się zmiana filozofii na filozofię zrównoważonego rozwoju, a więc realizacja inwestycji drogowych w taki sposób, który zapewnia obecnemu pokoleniu sieć spójnych dróg szybkiego ruchu, sieć spójnych autostrad, dróg w dobrym stanie utrzymania, które odpowiadają obecnym standardom, zapewniają spójność społeczno-gospodarczą i terytorialną kraju omijając największe aglomeracje, ale także omijając małe miasta oraz wsie, oraz dróg bezpiecznych, ale obejmuje to taki sposób przygotowania tych inwestycji, ażeby odbywało się to przy jak najmniejszym uszczerbku dla środowiska przyrodniczego. Ażeby to zrealizować, tak jak powiedziałem, przyjęliśmy zasadę zrównoważonego rozwoju. Jednym z zadań podjętych przy realizacji zasady zrównoważonego rozwoju było przyjęcie programu „Dróg przyjaznych środowisku”. Polegało to między innymi na wprowadzeniu zmian strukturalnych, zmian systemowych w GDKiA, stworzeniu Departamentu Środowiska w centrali oraz stworzeniu w szesnastu oddziałach generalnej dyrekcji wydziałów zajmujących się przygotowywaniem materiału do przygotowania raportu oddziaływania na środowiska, następnie weryfikacji wstępnej tegoż raportu przed przesłaniem go do centrali. W centrali zajmujemy się weryfikacją powtórna raportu oddziaływania na środowisko ewentualnie uzupełnianiem jego przez inwestorów, a dopiero później przekazaniem do organu wydającego decyzję środowiskową. Miało to na celu usprawnienie działań oraz jakości raportów przygotowywanych na wniosek inwestora.

Wydaje nam się, że osiągnęliśmy nasz cel. Raporty są coraz lepiej przygotowywane. Mamy coraz mniej wniosków o uzupełnienie materiałów lub o poprawę wniosków, które zostały przez nas złożone do regionalnych dyrektorów ochrony środowiska lub generalnego dyrektora ochrony środowiska. I w związku z tym proces przygotowywania oraz realizacji inwestycji przebiega znacznie sprawniej aniżeli było to dwa lata temu.

Realizacja tego procesu bez udziału innych instytucji, takich jak regionalne dyrekcje czy Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, nie byłaby możliwa. Ścisła współpraca, jaka została podjęta z tymi organami przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz ścisła współpra-

ca ze stowarzyszeniami i organizacjami ekologicznymi przyniosła efekt w postaci zniwelowania większości protestów organizacji ekologicznych, rozpatrzenia wniosków płynących ze spotkań. Zaowocowało to większym zaufaniem do inwestora, którym jest Generalna Dyrekcja, a także spowodowało, że organizacje zamiast czekać na etap procedury, w którym są dopuszczone do możliwości zgłaszania swoich wniosków, zgłaszają te wnioski na etapie wstępnego uzgadniania raportu, który jest prowadzony na etapie przygotowywania raportu oceny oddziaływania na środowisko.

Przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych, inwestycji liniowych nie pracują tylko i wyłącznie drogowcy, ale pracują także ekonomiści, pracują prawnicy i pracują przyrodniczy. I uważamy, że to jest dobry krok, w tę stronę powinniśmy iść, ponieważ patrząc na rozwój sieci drogowej, rozwój sieci transportowej w Polsce powinniśmy brać nie tylko pod uwagę istotne z tego punktu widzenia społeczne i gospodarcze skutki, ale także skutki przyrodnicze. Bo nie zapominajmy o tym, że częścią Polski jest także przyroda, jest także środowisko i także chcielibyśmy, żeby to, co mamy w tym momencie, przekazać kolejnym pokoleniom. Dziękuję bardzo.

Co do konkretnych uwag, Panie Przewodniczący, jeżeli będą dotyczące poszczególnych inwestycji, to z przyjemnością w dyskusji się odniosę. Dziękuję.

|| Senator Zdzisław Pupa Przewodniczący Komisji Środowiska

Dziękuję, Panie Dyrektorze.

Poprosimy teraz pana Stanisława Nowaka, prezesa Zarządu Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka” o zaprezentowanie spraw związanych z ewentualnymi problemami, które dotyczą właśnie infrastruktury i oddziaływania na środowisko przy organizacji i funkcjonowaniu portów lotniczych

|| Stanisław Nowak Prezes Zarządu Portu Lotniczego „Rzeszów-Jasionka”

Witam Państwa. Chciałbym Państwu mówić o przygotowaniu inwestycji dla portu „Rzeszów-Jasionka”.

Jakie z tym mamy problemy? Przede wszystkim może nie od problemów z ochroną środowiska bym zaczął, ale tak naprawdę od planów zagospodarowania przestrzennego. Ale zanim o tym wspomnę, może kilka słów, co planujemy zrobić na terenie tego portu. Przede wszystkim wybudować terminal, zupełnie nowy terminal w innym miejscu. Tu Państwo widzicie mniej więcej jego dane, jak będzie wyglądał i gdzie będzie usytuowany. To jest jego wizualizacja. Etap pierwszy przewiduje godzinną przepustowość szczytową: siedmiuset pasażerów na godzinę.

Finał ma wyglądać tak. Docelowo tysiąc czterysta czterdziestu pasażerów na godzinę. To pierwsza inwestycja.

Druga inwestycja to płyta postojowa, która w etapie pierwszym będzie miała powierzchnię 48 500 m², obecnie mamy 11 600 m². To co mamy dziś, to praktycznie jest ten mały prostokąt.

Oprócz tego planowana jest droga kołowania równoległa do istniejącej płyty. Tu mamy drogę startową. To jest planowana budowa równoległej drogi kołowania wraz z dwoma drogami szybkiego zjazdu z drogi startowej. I tak naprawdę w perspektywie 2015 r. planujemy wykonanie połowy tej drogi, czyli ten etap.

Są i inne inwestycje. Budowa terminala Cargo, budowa bazy dla samolotów, ale to, powiedzmy, dalsza perspektywa.

Inne inwestycje to budowa stacji paliw lotniczych. Modernizacja oświetlenia nawigacyjnego i inwestycje, które dotyczą bezpieczeństwa lotniska. Jak państwo widzicie, te inwestycje są dość szerokie i one zamykają się kwotą rzędu 400 milionów zł. To są naprawdę inwestycje duże.

Mówiłem, że zacznę od czegoś innego. No i to jest według mnie chyba największy problem i zmora lotnisk – plany zagospodarowania przestrzennego. To lotnisko leży na terenie dwóch gmin, co powoduje dodatkowy problem, jako że przy braku współpracy te plany nie są harmonijne. Dzisiaj mamy sytuację taką, że bardzo tereny pod ścieżką podejścia samolotów zabudowywane są budownictwem mieszkaniowym. W przyszłości będzie to, myślę, poważny problem nie tylko tego lotniska, ale każdego lotniska.

Siłą rzeczy będzie hałas. Jeżeli w tej chwili pod płaszczyzną podejścia samolotów rosną nam domy mieszkalne, to mieszkańcy nie unikną

hałasu. Z czego wynika ten brak planów w naszej ocenie, chyba tylko z braku środków.

Ustawa – Prawo lotnicze realizowana w tej chwili będzie nakładała obowiązek na zarządcę portu, aby tenże posiadał plan generalny (master plan). Zgoda, taki plan akurat to lotnisko ma. W ubiegłym roku został ukończony, tylko pytanie prawne zrodzi się takie: jaką wartość będzie miał ten plan generalny? Jeżeli on będzie planem samym w sobie, to naprawdę bezcelowo jest go robić. W naszej ocenie ten plan musi być powiązany z planami zagospodarowania przestrzennego i musi być powiązany z decyzjami środowiskowymi, kompleksowymi. Port lotniczy Rzeszów jest od lipca 2009 r. zarządzany przez spółkę handlową. Spółka przejęła to od byłego zarządcy, jakim było Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze. To przedsiębiorstwo rozpoczęło proces inwestycyjny. Był to rok 2006, kiedy uzyskane zostały pozwolenia na budowę obiektów, które przed chwilą pokazywałem. 2006 r. – jedna decyzja, a druga – 2008 r. Czyli praktycznie należałoby sądzić, że inwestycje już kwitną. Tymczasem inwestycje nie są nawet rozpoczęte, jako że musieliśmy wrócić do praktycznie zera. Czyli naszym problemem stało się wyprowadzenie z obrotu prawnego istniejących decyzji, istniejących pozwoleń na budowę, po to, żeby ponownie przystąpić do stworzenia założeń wariantowości i nowego raportu, i nowych decyzji środowiskowych, nowej jednej decyzji środowiskowej, która obejmuje wszystkie te elementy, o których wcześniej mówiłem.

Dzisiaj oczekujemy pozwoleń na budowę, na inwestycję terminala, drogi równoległej holowania, płyty postojowej. Pewnym problemem była dla nas wariantowość rozwiązań. Naprawdę trudno sobie było wyobrazić, aby przy istniejącym pasie startowym, istniejącej infrastrukturze próbować zrobić wariantowe rozwiązania inne, niż przewidywane we wcześniejszych rozwiązaniach. Po prostu tego się nie dało. Czyli ta wariantowość stała się sama w sobie dokumentem, który niczego tak naprawdę nie wnosił.

Jasną rzeczą było, że cała infrastruktura wraz z infrastrukturą transportową znajduje się po północnej stronie pasa i ta rozbudowa tam musi być zlokalizowana.

Lotnisko nie jest położone w terenie, na który miałyby wpływ „Natura 2000”, jednak mamy migrację ptaków, która wzdłuż przebiega wzdłuż rzeki Wisłok i tym problemem także musieliśmy się zająć.

Naprawdę chyba trudno w Polsce stać się specjalistą do spraw przepisów związanych z ochroną środowiska, jako że mieliśmy dość dużo kłopotów z tym, aby dostać prawidłowy raport. Naprawdę to był nasz duży problem.

|| Senator Zdzisław Pupa Przewodniczący Komisji Środowiska

Dziękuję Panu Prezesowi za przedstawienie problemów związanych z inwestowaniem w port lotniczy i problemami, które dotyczą ochrony środowiska.

Teraz byśmy poprosili pana Andrzeja Kulika, dyrektora Departamentu Rolnictwa i Środowiska w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Podkarpackiego, aby od strony samorządu i wydawania decyzji, które są związane z ochroną środowiska, przedstawił swoje uwagi, swoje problemy.

|| Andrzej Kulik Dyrektor Departamentu Rolnictwa i Środowiska w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Podkarpackiego

Szanowni Państwo! Zaczęę jednak od zagadnienia natury ogólnej, wprowadzającego. Chciałbym zwrócić szczególną uwagę na dwa główne aspekty, wokół których się ciągle będziemy poruszać. Kto i w jaki sposób powinien odpowiadać za ochronę środowiska, bo niestety ta koncepcja, co widać po przepisach ochrony środowiska, zmienia się nieustająco. Teoretycznie zaczęto przekazywać wszystko do samorządów, po czym nastąpił zwrot w kierunku administracji rządowej, przynajmniej w pewnym zakresie.

Ja nie będę rozsądzał, czy to jest dobrze, czy źle, bo sam kiedyś byłem przeciwnikiem przesuwania do samorządów pewnych zadań,

sam też nie byłem zwolennikiem utworzenia nowego organu, jakim jest Dyrekcja Generalna Ochrony Środowiska.

Chciałbym, żeby ten system funkcjonował. Oczywiście trzeba się zdecydować, czy pozbawiamy samorządy w ogóle wpływu na środowisko, a szczególnie samorządy województwa, co wydaje mi się dosyć karkołomnym zagadnieniem. I obawiam się, że z góry skazanym na niepowodzenie, mało tego, ze szkodą dla środowiska. Dlaczego? Dlatego że samorząd województwa odpowiada w skali województwa za tworzenie ogromnej ilości programów strategicznych.

Chciałbym podkreślić rolę programów strategicznych. Nie można zastąpić decyzją tego etapu lokalizowania przedsięwzięcia. Oto przykład. Mówimy o ocenie strategicznej dla ochrony przeciwpowodziowej zlewni, o ocenie strategicznej rozwoju dróg na jakimś ogromnym obszarze, najczęściej kraju, a co najmniej województwa. I teraz mówienie, że można dokonać takiej oceny na etapie przedsięwzięcia wariantowości, jest z góry skazane na niepowodzenie. Nie da się dokonać rzetelnej oceny wariantów na etapie przedsięwzięcia. Jeżeli ktoś tak chce zrobić, to wykona sztukę dla sztuki. Etap oceny strategicznej to jest podstawa. Powinny w nim uczestniczyć oczywiście organizacje ekologiczne, z tym się w zupełności zgadzam. Powinno to być usystematyzowane. Niestety, z tym się też zgadzam, co Pan mówił, że niejasny jest system, w jaki sposób mogą uczestniczyć w procedurze organizacje ekologiczne.

Pojawia się problem definicji przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie zgodnie z dyrektywą jest to wykonanie prac budowlanych lub innych instalacji lub systemów. Uważa się, że przedsięwzięcie to zamierzenie budowlane lub inna ingerencja polegająca na przekształceniu lub zmianie wykorzystania terenu, w tym również na wydobywaniu kopalin. Niechcący dokonaliśmy zawężenia terminu „przedsięwzięcia”. I co się okazuje? Że przedsięwzięcie już nie obejmuje „innych instalacji lub systemów”. Tego nie ma. Niejasne prawo służy dwóm stronom, a którym byśmy nie chcieli, żeby służyło. Przedsiębiorcom nieuczciwym i tym, którzy chcą przewlekać tworzenie inwestycji. Złe prawo temu służy. Zły przedsiębiorca się będzie upierał, że on miał zakład przemysłowy w danym miejscu i nie zmienia się sposób wykorzystania terenu. A jed-

nak on tam być może zmieni technologię, coś nowego dobuduje, to jest w rozporządzeniu, tylko że niestety, jest to tylko w rozporządzeniu, a nie w ustawie. Najwyższy czas, by dyrektywę w pełni transponować do naszego przepisu, dlatego że jednak ustawa jest ważniejsza niż rozporządzenie. To jest bardzo ważne, bo również, proszę zwrócić uwagę, pojawia się, ale tylko w odniesieniu do obszarów „Natura 2000”, zezwolenie na inwestycje. W zezwoleniu na inwestycje przewidziano dwie sytuacje.

Po pierwsze, zezwolenie może dotyczyć planu lub programu, może też dotyczyć przedsięwzięcia lub innego działania. I to jest to inne działanie, które może być wykonane ze szkodą dla „Natury 2000” i może podlegać procedurze oceny. Tu jest nawet wpisane, w jaki sposób tę procedurę prowadzić, że zgodnie z ustawą. Tylko problem jest w tym, że w ustawie nie ma nic o działaniu. W ustawie o udostępnianiu informacji¹⁷ jest tylko przedsięwzięcie. Zarówno w art. 72, jak i 88, jak i 96 jest tylko i wyłącznie przedsięwzięcie. Czyli de facto nie można przeprowadzić w tym obecnym stanie prawnym zgodnie z tą naszą nową ustawą procedury oceny dla działań. A jakież to mogą być działania? Na przykład ktoś dostał jako rekultywację terenu wykonanie piętrzenia wody na określonym poziomie. I teraz on tego piętrzenia się chce zrzec. Jest to przedsięwzięcie wątpliwe, dlatego że teren był wykorzystany jako zbiornik, zmniejsza tylko piętrzenie, bo mu się znudziło tym zajmować, bo to są koszty. W związku z tym co się dzieje? Nie ma w zasadzie możliwości wykonania procedury. Oczywiście myśmy znaleźli pewną furtkę, bo on zmieniając, obniżając piętrzenie zmienił powierzchnię terenu pod wodą, czyli zmienił wykorzystanie terenu. Tak można, tylko to jest sztuczne. To jest sztuczne działanie po to, aby zapewnić ochronę środowiska. Dlaczego? Bo rzeka jest w ciągu naturalnym, a po obniżeniu piętrzenia przestają działać przepławki. Czyli decyzja nie jest wymieniona w art. 72, przedsięwzięcie nie jest przedsięwzięciem, a wypadaloby

¹⁷ Ustawa o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko z dnia 3 października 2008 r. Dz.U. z 2008 r., Nr 199, poz. 1227 ze zm. [przyp. red.].

poddać procedurze oceny oddziaływania. I to jest właśnie dokładnie to, na co chciałem zwrócić uwagę.

Oczywiście działanie co do przedsięwzięcia jest zamienione na decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, o czym może już nie muszę przypominać, bo to wszyscy doskonale wiedzą.

O wiele łatwiej jest wydać ustawę, w ciągu pół roku się to udało, powołać nowy organ, udało się jeszcze szybciej, niż zmienić błędne rozporządzenie Rady Ministrów, które od 2004 r. zawiera § 2, gdzie wprowadzono wartości progowe. I jeżeli ktoś czyta literalnie ten przepis, to będzie widział, że poniżej wielkości progowej procedury skryningu nie należy przeprowadzać¹⁸. Mało tego, ja widzę projekty nowego rozporządzenia, gdzie identyczna struktura powstaje. Będziemy dalej potykać się o to, że urzędy gmin nie będą wydawać decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć poniżej wielkości progowej, ponieważ przepis mówi o przedsięwzięciu mogącym znacząco wpływać.

Ja się zgadzam, że należałoby wprowadzić proces skryningu i w pełni się zgadzam, że ten proces skryningu ogólnego, czyli w rozporządzeniu, powinien zawierać wszystkie elementy załącznika 3 (aneksu 3) do dyrektywy. Ale tę żabę jakoś zjeść trzeba, bo będziemy ciągle potykać się na poziomie regionów, gdzie nie realizujemy autostrad, gdzie nie realizujemy dróg ekspresowych, ja mówię o programach regionalnych, ale realizujemy właśnie małe inwestycje, które są lub nie są powyżej pewnego progu.

Mieliśmy oceny oddziaływania dwustopniowe, dwuetapowe, potem była decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach i wróciliśmy do kompilacji – Prawo ochrony środowiska i ustawy o dostępie do informacji. Czyli mamy decyzję środowiskową, a czasem mamy drugi etap – decyzję o pozwoleniu na budowę.

I teraz chciałem jeszcze na jedną rzecz zwrócić uwagę.

Otóż w zamyśle drugi etap miał służyć do poprawy tych procedur, które zostały źle wykonane. Niestety praktycznie do tego nie służy,

¹⁸ Mowa o rozp. RM z 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko [przyp. red.].

ponieważ trzeba było tę procedurę oceny przeprowadzić. Oczywiście od razu się pojawia wątpliwość prawna, czy jest tak, jeżeli była to procedura w rozumieniu polskich przepisów, bo wydanie decyzji środowiskowej w rozumieniu polskich przepisów, bez względu na to, czy był udział społeczeństwa i raport, nazywany był oceną oddziaływania.

Teraz pytanie: czy należy to rozumieć w rozumieniu obecnej ustawy, gdzie dopiero gdy jest raport i udział społeczeństwa, jest właściwa ocena, czy według starszych przepisów? Czyli ten przepis praktycznie przez inwestorów nie jest stosowany. Jest przez Dyрекcję Generalną Dróg Krajowych i Autostrad faktycznie stosowany, natomiast przez indywidualnych inwestorów jest omijany szerokim łukiem ze względu na niejasność jego brzmienia.

Zwracam uwagę, jak szeroko interpretuje komisja wytyczne dotyczące przedsięwzięć na terenach miejskich i przemysłowych. To jest ogromny problem na poziomie programu operacyjnego. Bo mamy na przykład teren przemysłowy, gdzie przedsiębiorca dobudowuje halę, czy zmienia sposób wykorzystania terenu, tam tereny były przemysłowe od zawsze, ale dobudowanie hali to jest zmiana tego terenu, trzeba szukać przedsięwzięć w rozporządzeniu.

Od jakiego progu przyjąć, że deweloperzy powinni być poddani procedurze skryningu, jeżeli realizują inwestycję – na działce kilka domów.

Zespoły zabudowy przemysłowej 1 hektar itd. Oczywiście, teraz generalnie gminy co do zasady już wiedzą, że ze względu na konieczność pozyskania środków należy procedurę skryningu przeprowadzić. Ale jest ileś gmin, które tego nie będą robić, bo tego nie zauważą. To jest to samo, jak ileś gmin nie zauważyło, że jest art. 84 i 82.

Chylę czoło przed Ministerstwem Rozwoju Regionalnego i Dyрекcją Generalną Ochrony Środowiska, bo liczba szkoleń w tej chwili jest taka, że poziom orzecznictwa w gminach się bardzo podniósł. Szkoda, że to tak późno. Generalna dyrekcja oczywiście tylko rok istnieje, więc wcześniej tego nie mogła zrealizować.

Prace kanalizacyjne, przeciwpowodziowe to jest jeden z powodów, dla których Komisja Europejska nas tak mocno nękała, że nie realizujemy dyrektywy.

Jak wyglądały nasze rozporządzenia? Ja o tym celowo mówię, bo podobnie jak rozporządzenia, tak i ustawa błędziła. Raz droga podlegała procedurze skryningu albo oceny, że trzeba wariantować, a potem w 2007 r. pojawił się zapis w ustawie, że nie trzeba przeanalizować wariantów przedsięwzięcia, o ile już była wydana decyzja lokalizacyjna. To są meandry, które prawo nasze zatacza.

Identycznie wygląda w zapisach rozporządzeń. W 2004 r., proszę zwrócić uwagę, były to urządzenia przeciwpowodziowe z wyłączeniem konserwacji przebudowy. I niestety, tu byliśmy bardzo konsekwentni. Kanały odkryte lub rurociągi, urządzenia, zespoły umożliwiające pobór wód podziemnych – to się nie zmieniało, ale pod 72. „Instalacja do oczyszczania ścieków nie wymienione w § 2 przewidziane do obsługi nie mniej niż czterystu równoważnych mieszkańców, drogi publiczne, nawierzchni utwardzonej nie wymienione w § 2”. Oczywiście tak zawsze było i potem się pojawia 63. „Kanały odkryte...” w 2005 r. „do przesyłania wody z wyłączeniem przyłączy doprowadzających wodę do budynków, sieci kanalizacyjne, które doprowadzane są ścieki z wyłączeniem przyłączy odprowadzających ścieki z budynków” to się pojawił nowy zapis w 2005 r. i „drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej z wyłączeniem przedsięwzięć polegających na budowie zjazdów”. I w 2006 r. „Drogi publiczne”, bardzo szczegółowy zapis, które nie podlegają procedurze skryningu de facto i 63. „Kanały odkryte lub rurociągi wodociągowe, magistralne” i tu wchodzimy już bardzo głęboko w tę zgrubną procedurę skryningu, którą wolno państwu zrobić, lecz trzeba zrobić nie tylko w odniesieniu skali do rodzaju przedsięwzięcia, ale również do lokalizacji przedsięwzięcia zgodnie z załącznikiem 3 dyrektywy. A tu mamy tylko „Kanał odkryty lub rurociąg wodociągowy do przesyłu wody oraz przewody wodociągowe magistralne”. Oczywiście od razu problem, co to jest z definicji „magistralna”. I co ciekawsze „od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych”. „Kanały zbiorcze przeznaczone do zbierania ścieków z co najmniej dwóch kanałów bocznych”¹⁹. Co się łatwo daje zdefiniować.

¹⁹ Mówca odwołuje się do kolejnych punktów § 2 ust. 1 rozporządzenia RM, powołanego w poprzednim przypisie [przyp. red.].

Chciałbym apelować o to, aby jak najszybciej ogłosić plan ochrony obszarów „Natura”, bo to dopiero stanie się czytelne, bo dokumenty SDF, jak wiemy, na potrzeby oceny oddziaływania są raczej dokumentem bardzo ogólnym. I każdy organ, regionalny dyrektor będzie kwestionował, jak ktoś się oprze, taka jest praktyka, jak ktoś się oprze wyłącznie na SDF, a nie przeprowadzi szczegółowych analiz środowiskowych inwentaryzacyjnych.

Kolejna prośba o nowe rozporządzenie i żeby było jak najszybciej. Samorząd wojewódzki jest odpowiedzialny za tworzenie planów programów, za stworzenie programów redukcji zanieczyszczeń, programów ochrony środowiska, „Planów gospodarki odpadami”, programów redukcji hałasu, programów redukcji zanieczyszczeń powietrza, wydaje zezwolenia zintegrowane, wydaje pozwolenia inne na korzystanie ze środowiska, a nie jest organem opiniującym na etapie oceny oddziaływania. Dla mnie jest to nieporozumienie. Pracownik administracji dykcji regionalnej de facto nie odpowiada w żaden sposób za terminowość załatwienia spraw. Tak czyni zapis art. 75. Dziękuję bardzo.

|| Senator Zdzisław Pupa Przewodniczący Komisji Środowiska

Dziękuję panu dyrektorowi za szczegółową informację.

Pozostało nam jeszcze wystąpienie pana Marka Pawlika, wiceprezesa Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych SA „Ocena środowiska a inwestycje infrastrukturalne.

|| Marek Pawlik Wiceprezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych

Witam Państwa serdecznie.

Proszę Państwa, zaczęliśmy od dużych inwestycji, od inwestycji liniowych, od dróg, a kończymy znowu na dużych inwestycjach, na inwestycjach liniowych na setki kilometrów, na liniach kolejowych.

Proszę Państwa, korzystamy ze środków unijnych przy modernizacji linii kolejowych. Jest to standard, można powiedzieć, że właściwie

żadna duża inwestycja w transporcie kolejowym nie odbywa się bez udziału środków unijnych. Postawiłbym nawet tak daleko idącą tezę, że gdyby nie wejście Polski do Unii Europejskiej, to przypomniałobyśmy sobie o kolei za kolejnych lat dwadzieścia, wtedy moglibyśmy zacząć kolej budować kompletnie od zera. Dzisiaj koleje modernizujemy. To powoduje, że dyskutujemy o tym, jak zmienić linię kolejową, a niekiedy, jak ją przenieść w inne miejsce. Linie kolejowe istnieją tam od stu, stu kilkudziesięciu lat i one w to środowisko się dawno wpisały. Jeżeli je modernizujemy, to tym samym zmniejszamy ich oddziaływanie na środowisko w różnych obszarach. Nie ma żadnej wątpliwości co do tego, że ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jest wymagana prawem. Od lat wiemy to bardzo dobrze, że mimo to że teoretycznie nie obowiązuje nas dyrektywa, tylko prawo krajowe, to w rzeczywistości, nawet kiedy nie były przeniesione zapisy do prawa krajowego, musieliśmy oceniać modernizację linii kolejowych w świetle zapisów dyrektyw.

Ja nie będę skupiał się nad tym, co się dzieje po kolei przy wydawaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Powiem tylko przy tej okazji, przy tym slajdzie, że niestety wykonawcy spodziewają się bardzo często tego, że wszystko jest ułożone, gotowe i zrobione. Przychodzi wykonawca z zagranicy, daje dobrą cenę, po czym wtedy, kiedy już wygrał przetarg i już jest rok spóźniony z realizacją tego przedsięwzięcia, to przychodzi i mówi: wiecie, ale ja myślałem, że urzędy mi dadzą to, to, tamto i mówi, jak to jest możliwe, że ja dostaję na przykład mapy z sąsiednich ośrodków i one do siebie po prostu nie pasują i oni ode mnie wymagają, żebym ja to wszystko poprawił, żebym ja to podzielił, a ja tego w ogóle nie przewidywałem w kosztach. To niestety jest bardzo częste zjawisko i ciągle jest tak, że w tym zakresie jest bardzo wiele do zrobienia i ci, którzy się za to biorą, bardzo często nie do końca są zorientowani, czego się tak naprawdę podejmują.

Wyzwania w zakresie oceny oddziaływania na środowisko można podzielić na trzy obszary. Na takie, które mają charakter legislacyjno-proceduralny, na takie, które mają charakter głównie społeczny, i na techniczny. Najmniej problemu jest z tymi ostatnimi, bo tak naprawdę możliwe rozwiązania techniczne są znane. To jest tylko kwestia pew-

nego kompromisu między ochroną środowiska a wymaganiami ekonomicznymi, bo można zrobić jedno rozwiązanie, jedną linię kolejową, która będzie praktycznie niemal nie oddziaływać na środowisko, ale wtedy zapomnimy o tym, żeby usprawnić transport w skali całego kraju.

Proszę Państwa, słyszeliśmy już dzisiaj kilka razy o zmianach przepisów w trakcie procesu inwestycyjnego. Jeżeli uzmysłowimy sobie czas trwania procesu studium wykonalności nawet do dwóch lat, koncepcji programowej przestrzennej półtora roku, projektu budowlanego kolejne półtora roku i spojrzymy teraz na to, jak zmieniają się przepisy, to efekt jest taki, że zrealizowane na wcześniejszych etapach prace przestają przystawać do tego, w jaki sposób są oceniane. Mamy w związku z tym sytuacje takie, że urząd żąda od nas uzupełnienia na przykład w zakresie szczegółowych metodologii zastosowanych w celu ocen oddziaływania na środowisko, podczas gdy my od dwóch lat nie mamy żadnej wiążącej umowy ze stroną, która tę ocenę na środowisko, czy ten raport oddziaływania na środowisko kiedyś dawno temu nam przygotowywała.

Zastanawiamy się czasem, czy pytać, czy nie pytać, czy grzecznie czekać, bo jak pytamy, to czasami to powoduje jeszcze bardziej szczegółowe analizowanie i stawianie różnego rodzaju nowych pytań, wątpliwości i w tym kontekście można powiedzieć, że będą prawdopodobnie takie linie kolejowe, których ocena oddziaływania na środowisko i wydanie finalnej decyzji nie zdąży zostać zrealizowana w czasie, w którym zgniją podkłady. Podkłady mamy drewniane. W bardzo wielu miejscach, tak na marginesie, mamy je drewniane ze względów politycznych. Z względów politycznych z czasów PRL, dlatego że wymóg był jednoznaczny: musi istnieć możliwość przekucia szerokości toru na tor szeroki rosyjski w bardzo krótkim czasie przy wykorzystaniu wojska, przy podkładach betonowych nie jest to możliwe, a dzisiaj czas eksploatacji tego typu podtorza czy tego typu toru jest niestety ograniczony.

Mamy zmiany procedur oddziaływania na środowisko. Nie będę się nad tym zatrzymywał, bo już o tym parę razy mówiliśmy, a najpoważniejsze konsekwencje są związane ze zmianami raportów szykowanych

według nowej ustawy i brakiem ich zgodności z tym, w jaki sposób są dzisiaj oceniane.

Nowa ustawa dotycząca oceny oddziaływania na środowisko jest generalnie postrzegana jako zgodna z prawodawstwem wspólnotowym. Postrzegamy ją jako swego rodzaju ułatwienie, ułatwienie w szczególności dla procedur ocen oddziaływania na środowisko dla wniosków złożonych już po wejściu w życie ustawy. Natomiast nie jest ciągle łatwo z tymi wnioskami, które zostały poskładane jeszcze przed wejściem tej ustawy w życie.

Chcielibyśmy, żeby te częste zmiany prawa były jak najrzadsze, dlatego że jeżeli nie da się tych zmian prawa uniknąć, to powinny być naprawdę delikatne i robione z bardzo dużym wyczuciem. One w sposób dramatyczny oddziałują na czas realizacji inwestycji. Jeżeli my dzisiaj mówimy, że mamy już gotową ocenę oddziaływania na środowisko budowy nowej linii kolejowej, mówimy, że zgodnie z procedurą najwcześniej w 2018 r. będziemy w stanie przekazać pierwsze elementy, pierwsze dziesiątki kilometrów nowej linii kolejowej. Użytkownicy, którzy wiedzą, że dziś się jedzie z Warszawy do Wrocławia godzin 6, 7, a my mówimy że będziemy jeździć półtorej czy dwie, ale w 2018, proszą: nie opowiadajcie nam dyrdymałów. Ja tylko powiem tyle, że linia Warszawa–Gdynia została zbudowana w dwa lata przy wykorzystaniu koni do układania szyn kolejowych. 60 kg na 1 metr. Konieczne jest prowadzenie analiz, ale chcielibyśmy, żeby te analizy były szykowane raz, w sposób zgodny z wymaganiami i żeby była w tym zakresie bardzo ścisła i dobra współpraca między inwestorami, w szczególności dla inwestycji liniowych, a władzami ochrony środowiska.

Proszę Państwa, wyzwaniem dla linii kolejowych są standardy w zakresie hałasu. Te standardy w zakresie hałasu w Polsce są wyższe niż standardy wspólnotowe. Nie jest dla nas do końca jasne, dlaczego w związku z tym wymagania są stawiane wyłącznie w stosunku do zarządcy infrastruktury, natomiast tak naprawdę hałas w znacznej mierze zależy od taboru. Nie jest tak, że źródło hałasu to jest tylko współpraca koło-szyna. Ten hałas pochodzi z bardzo wielu różnych miejsc, głównie z taboru trakcyjnego, ale też nie wyłącznie.

Natomiast budowanie w efekcie takich zawyżonych wymagań hałasowych ekranów akustycznych w dużych ilościach prowadzi do konfliktów społecznych. Prowadzi do tych konfliktów w dwojaki sposób, ponieważ mamy bardzo aktywnych zarówno przeciwników, jak i zwolenników ekranów. Są tacy, którzy dobrze już wiedzą, że ekran mają i chcą go koniecznie rozebrać, dlatego że mają go bezpośrednio za oknami albo utrudnia im to w sposób znakomity porozumiewanie się czy chodzenie do pracy czy do sąsiada. Mamy również takich, którzy o te ekrany się bardzo mocno upominają i na dzień dzisiejszy prowadzi to niejednokrotnie do opóźniania procesów inwestycyjnych o miesiące, a nawet ponad rok.

Zaletą ekranów akustycznych jest z pewnością zmniejszenie uciążliwości hałasu i zabezpieczenie osób postronnych przed wtargnięciem na tory, natomiast nie bez znaczenia są również wady. Jest to potęgowanie efektu bariery, czyli mówiąc inaczej jest to szkoda dla środowiska, dlatego że nawet jeżeli budujemy przejścia, to te przejścia są tylko w konkretnych pojedynczych lokalizacjach, a szlaki migracyjne nie są stałe przez długie, długie lata. Jest to również zaciemnianie obiektów przyległych, utrudnianie utrzymania linii kolejowych, ograniczenie widoczności na przejazdach kolejowych i podniesienie kosztów inwestycji. O ostatnim najczęściej w ogóle nie należałoby wspominać, bo powoduje u różnych ludzi zdenerwowanie.

Mamy również do czynienia z ponownymi, bardzo poważnymi zmianami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na etapie opiniowania analiz dla decyzji lokalizacyjnych przez miejscowych wójtów, burmistrzów, prezydentów miast. Szczególnie duże zmiany są często związane z tym, że decyzja środowiskowa i decyzja lokalizacyjna są czasami dość mocno oddalone od siebie w czasie i w tym czasie powstają niejednokrotnie osiedla czy też zmieniają się miejsca występowania różnego rodzaju ptactwa czy też zwierząt. Powstaje czasami pytanie, czy w tym czasie nie pojawiły się na przykład nowe gatunki drzew i czasami potrzebujemy dowodzić tego, że rzeczywiście drzewa nie rosną w tak krótkim czasie i w związku z tym jest tam sytuacja nadal taka, jak była wcześniej.

Niestety, ponieważ oceniamy dokumenty pod innym prawem niż były one przygotowywane, w związku z tym brak jest bardzo często

spójności raportów z wymaganiami prawa na dzisiaj. W konsekwencji zmian prawa można postawić taką tezę, że nie ma ciągle dobrych wzorców raportów oceny oddziaływania na środowisko.

Wspominałem już na wstępie, że mamy duży kłopot z wyborem wykonawców. Jeżeli stawiamy bardzo ścisłe wymagania, przychodzą wykonawcy z zachodu Europy. Ci wykonawcy spodziewają się zupełnie innych źródeł informacji i zupełnie innej skali przekazywanych informacji. Nie przewidują, że potrzebują zatrudnić dużą liczbę przyrodników, szczegółowych specjalistów, którzy dopiero będą szykowali te informacje źródłowe na potrzeby poszczególnych jednostek terenowych.

Natomiast najczęściej jedynym kryterium wyboru wykonawcy czy niemalże jedynym kryterium wyboru wykonawcy jest cena. I to też się niestety odbija w sposób istotny na tym, w jaki sposób te procedury są później realizowane.

Proszę Państwa, nie ulega wątpliwości, że zgodnie z prawem wspólnotowym inwestycje kolejowe są zaliczane do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Każda inwestycja liniowa, która rozcina przestrzeń na długich kilometrach, może w sposób istotny na środowisko oddziaływać. Niemniej na liście projektów indywidualnych dla programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” linie kolejowe znajdują się w priorytecie „Transport przyjazny środowisku”. I linie kolejowe modernizowane zawsze oddziałują na środowisko mniej niż linie pozostawione w obecnym stanie.

Te inwestycje są związane między innymi z budową przejść dla zwierząt. Są związane z przejściami w dużych ilościach dla zwierząt małych. Są związane z próbami bardzo często pokazywania rozwiązań alternatywnych, z którymi chcielibyśmy wychodzić jak najszerzej, ponieważ transport kolejowy to nie jest ruch ciągły. Odległości pomiędzy poszczególnymi pociągami są niejednokrotnie na tyle duże, że migracja zwierząt możliwa jest dalej przez linię kolejową. Stosowane są tak zwane odpłaszczacze na liniach kolejowych. Zaleta jest taka, że zwierzęta, tu mamy akurat watahę dzików, przechodzą w czasie, kiedy nie ma przejazdu pociągu. Zwierzęta się przyzwyczajają. Wiedzą, że określone dźwięki, odgłosy zwierząt drapieżnych, które są emitowane na linii kolejowej, oznaczają, że nie należy w tym czasie na linię kolejową się wdzierać, prze-

chodzić przez nią. Jedyne przypadki potrącenia zwierząt przez pociągi na liniach wyposażonych w tego typu urządzenia związane są na przykład z nagonkami, wtedy, kiedy inne drapieżne zwierzę goni, no to wtedy ucieka się już nie patrząc na nic. Lub gonią psy. Mamy szczegółowe badania, prowadzone przez przyrodników, które pokazują, że rzeczywiście taki efekt na liniach kolejowych jest możliwy i tego rodzaju rozwiązania godzą różnego rodzaju wymagania, w tym wymagania środowiskowe i wymagania związane z zapewnieniem odpowiedniego, na odpowiedniej wysokości, odpowiedniej jakości transportu na duże odległości.

Tyle z mojej strony. Dziękuję za uwagę.

|| Senator Zdzisław Pupa Przewodniczący Komisji Środowiska

Dziękuję serdecznie Panu. Dziękuję wszystkim Państwu, którzy wygłosili dzisiaj swoje referaty.

Żeby słowo nie było ulotne, planujemy przygotować stenogram z posiedzenia dzisiejszej konferencji jak również planujemy go wydać. Tylko mamy taką prośbę do szanownych Państwa, abyście zostawili nam swoje wystąpienia, swoje prelekcje, prezentacje, które przedstawialiście na komputerze. Wiem, że niektórzy z państwa mieli w formie pendrive zapisy, to proszę wgrać to w komputer i byśmy z tego spotkania zorganizowali syntezę i książkę, która pozwoli nam i pozwoli tym, którzy będą potrzebowali informacji, na skorzystanie z tej konferencji.

Ja sobie zanotowałem kilka uwag, które będą na pewno przyczynkiem do naszej dyskusji. Mianowicie, opiniowanie, wydawanie decyzji i odwoływanie odbywa się przewlekłe. Konsultacje, raport, konsultacje dotyczące organizacji ekologicznych i innych spraw związanych z ochroną środowiska trwają bardzo, bardzo przewlekłe i te procedury są bardzo skomplikowane. Na to zwrócił uwagę pan dyrektor z Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, żeby poprawić efektywność wydawania oceny na środowisko. Powinny być jednolite rozstrzygnięcia w podobnych sprawach. Wieloetapowość decyzji środowiskowych powoduje również utrudnienia, szczególnie pan prezes Nowak zwrócił na to uwagę. Później temat, który też był bardzo interesujący, jak

wariantowość rozwiązań. Chodzi o skryning, żeby nie stosować tego skryningu tam, tak rozumiałem, gdzie są oczywiste sprawy i nie należałoby z tego powodu podnosić kosztów inwestycji.

Firmy, które zajmują się właśnie oddziaływaniem na środowisko, potrzebują różnych informacji, różnych danych. To są kwestie, na które zwróciłem uwagę.

Jedno z posiedzeń Komisji Środowiska w jakiś sposób będzie również uwzględniać te problemy, o których tutaj Państwo mówicie. Będziemy rozmawiać z ministrem środowiska na ten temat, być może poprosimy niektórych z Państwa o obecność na posiedzeniu tej komisji, która właśnie te sprawy będzie omawiała, aby te mankamenty, które zostały zgłoszone, niwelować, aby stwarzać takie warunki, które pozwolą właściwie zabezpieczyć interes ochrony środowiska, jak również nie czynić utrudnień w procesie inwestycyjnym.

Poproszę pana senatora Krzysztofa Majkowskiego, członka komisji gospodarki i również środowiska o poprowadzenie dyskusji. Proszę bardzo, Panie Senatorze.

|| Senator Krzysztof Majkowski **|| Przewodniczący**

Myślę, że Pan Przewodniczący tę dyskusję już rozpoczął.

Proszę bardzo, kto z Państwa chciałby zabrać głos w omawianych kwestiach?

Bardzo proszę.

|| Wojciech Szymalski **|| Członek Zarządu Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze”**

Wojciech Szymalski. Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze”.

Ja tylko chciałem zwrócić uwagę na jedną kwestię, która się tu pojawiła w ostatniej prezentacji, mianowicie pan Pawlik podkreślił, że w jego mniemaniu najlepiej by było, gdyby te wszystkie procedury zamknąć w jakiejś jednej decyzji. Również uważam, że to powinno się zamykać w jakiejś jednej procedurze, która tylko jeden raz konsumuje te wszystkie

środowiskowe sprawy, bo to w tej chwili jak jest skonstruowane w pewnych zakresach, uważam, nie pozwala na rozważanie pewnych kwestii w sposób całościowy, czego wymagał właśnie zrównoważony rozwój, że tę inwestycję powinniśmy rozważać w sposób całościowy. Natomiast w tej chwili to jest tak podzielone, że na jednym etapie rozpatrujemy coś, na drugim coś innego i w efekcie być może gubimy coś, co przy wydawaniu tego za jednym razem należałoby podnieść. Tak że tylko na to chciałem zwrócić uwagę. I uważam, że też powinno to być uproszczone.

|| Marek Pawlik **Wiceprezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych**

Jeżeli można, akurat cieszy mnie ta wypowiedź, bo też od zawsze postulowałem, aby była jedna procedura, dotycząca ocen oddziaływania przedsięwzięcia. Przy czym od razu powiem, jakie to ma wady i co one musiałyby spełniać. Proszę zwrócić uwagę, że komisja nam zarzucała, że zaczynamy procedurę zbyt późno, a kończymy zbyt wcześnie. Dlaczego? Z powodu wariantowania są kłopoty, ale zbyt wcześnie kończymy. Pozwolenie na budowę wymaga przygotowań projektu budowlanego. Projekt budowlany to nie jest projekt wykonawczy. A projekt wykonawczy często właśnie uszczegóławia te rzeczy, których się nie robi na etapie projektu budowlanego. Jest na to rozwiązanie. Ja takie rozwiązanie zawsze postulowałem, aby była jedna procedura zezwolenia na inwestycje, żeby było wydawane na tym szczeblu, który jest odpowiedni do skali tego przedsięwzięcia, a uzgodnienia były prowadzone na różnych etapach. Skąd się wziął w ogóle nasz problem zbyt wczesnego zakańczania i zbyt późnego zaczynania? Otóż z tego, że myśmy przywiązali procedury do dwóch decyzji administracyjnych wydawanych w trybie ustawy o planowaniu przestrzennym, czyli warunków zabudowy i zagospodarowania terenu oraz pozwolenia na budowę. Ani jedno, ani drugie nie bardzo przystaje do procedur ocen oddziaływania. Zezwolenie na inwestycję powinno być odrębnie wydawane. Ono powinno uwzględniać i decyzję o warunkach zabudowy, i pozwolenie na budowę. Oczywiście takie myślenie jest możliwe tylko trzeba by przełamać nasze schematy. Dziękuję.

|| Senator Krzysztof Majkowski
|| Przewodniczący

Dziękuję.

Bardzo proszę, pani się zgłaszała.

|| Urszula Michajłow
|| PKP Polskie Linie Kolejowe

Dzień dobry.

Urszula Michajłow, Polskie Linie Kolejowe.

Ja się chcę wypowiedzieć na temat raportu oddziaływania na środowisko. Ta informacja przewijała się w zasadzie przez wszystkie prezentacje, że jest to najważniejszy dokument w ocenie oddziaływania na środowisko. I żeby był on dobry, to trzeba dać mu szansę. To znaczy, nie może być długi okres procedowania. Jeśli ten raport złożymy razem z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej, to decyzja jest wydawana po dwóch latach albo i dłużej. Raport nie może być już dobry za te dwa lata, bo zmienia się wszystko, zmieniają się pracownicy, którzy uzgadniają ten dokument, zmienia się inwentaryzacja, zabudowa mieszkaniowa, przyczyny hałasu, zmienia się plan zagospodarowania przestrzennego itd., itd. Z tego wniosek, że ta procedura nie może być długa. Ona musi być na tyle tylko długa, na ile to jest konieczne. Natomiast organy, które uczestniczą w procedurze oceny oddziaływania, muszą ściśle przestrzegać przepisów kpa. I jakoś trzeba zobligować do tego organy, żeby tego przestrzegały po to, żebyśmy nie musieli ciągle tych raportów poprawiać. Dziękuję.

|| Senator Krzysztof Majkowski
|| Przewodniczący

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z państwa w tej kwestii jeszcze? Bardzo proszę.

Tadeusz Suwara
Prezes Zarządu Biura Projektowo-Badawczego
Dróg i Mostów „Transprojekt-Warszawa”

Ja tylko chciałem jeszcze dodać coś do raportu: taki przykład, że na południową obwodnicę Warszawy, na drogę ekspresową procedura wydawania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych trwa już cztery lata. Zrobiono taką analizę w pasie oddziaływania hałasu na środowisko, hałasu z tej autostrady i okazuje się, że już w tym czasie wydano kilkanaście decyzji – pozwoleń na budowę budynków. Te procedury są niezależne, ponieważ ta dotycząca uwarunkowań jest w trakcie, więc nie obowiązuje jeszcze nikogo, bo nie ma decyzji. Wobec tego i inne organy są zwolnione z przestrzegania czy respektowania tych decyzji i wydają pozwolenia na budowę, a więc rzeczywiście skrócenie procedury byłoby tu ze wszech miar potrzebne. Dziękuję.

Senator Krzysztof Majkowski
Przewodniczący

Dziękuję.

Bardzo proszę.

Michał Kięlsznia
Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Michał Kięlsznia, generalny dyrektor ochrony środowiska.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Oczywiście przyjmuję Państwa uwagi z wielką troską i na pewno przyjrzę się temu, jak to wygląda w praktyce, tylko chciałbym, żebyśmy w naszej dyskusji odróżnili sobie wyraźnie stare projekty od projektów nowych. W starych projektach, które były robione niezgodnie z prawem unijnym lub, jak Państwo tu często podają, nie były uwzględnione obszary „Natura 2000”, które powinny być uwzględnione już dawno, a część z nich znana była na przykład w 2006 r. To nie jest to wina organu, pozwolę sobie bronić organów przed tym,

że zarzucacie Państwo przewlekłość procedur, ale jest to wina tego, że albo nie było metodyki, która by pozwoliła to uwzględnić, albo zostało to nieuwzględnione nawet przy wiedzy takiej, że trzeba było to w procedurze zachować.

W nowych projektach jest przepis, który pozwala dosyć luźno traktować przepisy kpa, ale nasi urzędnicy nie mają ani prawa ani podstaw do tego, żeby tak postępować. I mam przekonanie, że organy wydają decyzje tak szybko, jak potrafią, chyba że raport oddziaływania na środowisko jest nierzetelny. Nie zawsze jest to z winy inwestora. Zarówno moje służby ochrony przyrody, jak i inwestorzy powinni, podobnie jak robimy to w tej chwili z kolejami państwowymi, podobnie jak robimy to z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, próbować te projekty ratować. Dzisiaj wydaje mi się, że pomysły Państwa na zmianę prawa są rewolucyjne. Być może w dłuższym okresie trzeba się temu przyjrzeć. Państwo nawoływali sami do stabilizacji systemu prawnego, więc wydaje mi się, że dzisiaj mamy taki system prawny, gdzie przy rozsądku i dobrej woli jesteśmy w stanie to wykorzystać. I do tego bym zachęcał inwestorów i swoje służby ochrony przyrody. Dziękuję.

|| Senator Krzysztof Majkowski || Przewodniczący

Dziękuję.

Kto z Państwa chciałby zabrać głos?

Jeśli nie ma w tej chwili nikogo, ja pozwolę sobie ustosunkować się między innymi do ostatniej wypowiedzi pana dyrektora Kiełszni.

Czuję się w tej chwili bardzo podbudowany Pańskim ostatnim stwierdzeniem, że będzie Pan dokładał wszelkich starań, ażeby podlegli urzędnicy starali się wszystkie kwestie, które wynikają z pełnionych obowiązków, wykonywać należycie i w trybie przyśpieszonym. Myślę, że pan dyrektor pamięta osławiony projekt na Warmii i Mazurach w okolicach Nidzicy, przy rezerwacie żółwia błotnego. Projekt dokumentacyjnie, metodycznie przygotowany w ponad 90%, został zatrzymany na etapie wydania decyzji przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska w Olsztynie. Inwestycję za prawie 3,5 miliona euro bloko-

wał fakt, że trzeba było przy raporcie oddziaływania na środowisko wyciąć około pięciuset pięćdziesięciu drzew. Faktycznie to brzmi groźnie, bo wycięcie pięćset pięćdziesięciu drzew to nie jest decyzja, która każdemu urzędnikowi przychodzi lekko. Natomiast przy deklaracji, że te drzewa byłyby nasadzone na nowo, tylko błąd urzędnika mógłby uzasadniać odmowę. Przy odrobinie dobrej woli, przy odrobinie chęci współpracy tę sprawę można było załatwić i szybko, i formalnie, i naprawdę wszystkie strony byłyby zadowolone. Tymczasem trwało to kilka miesięcy. W tej chwili starosta nidzicki twierdzi, że sprawa będzie już załatwiona. Jest to przykład instrumentalnego podejścia urzędnika, który tylko i wyłącznie dlatego, ażeby udowodnić swoje racje, prawie doprowadził do utraty przez państwo ok. 14 mln zł. Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

|| Michał Kiełsznia **Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska**

Panie Przewodniczący, ja się króciutko odniosę do tego problemu.

Warmińsko-mazurskie jest bardzo trudnym województwem, jeżeli chodzi o inwestowanie i tego nie będziemy ukrywali.

Druga sprawa. Ja dokładnie oczywiście sprawie się nie przyglądałem, ale jeżeli pan przewodniczący mówi, że były przepisy, które uniemożliwiały wydanie pozytywnej decyzji regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska, a tylko pewnego rodzaju dobra wola załatwiła sprawę, to my taką dobrą wolę przerabialiśmy już z bardzo dużymi projektami. Poproszę o potwierdzenie pana dyrektora Mickiewicza czy tak jest z S-3, A-2, A-4²⁰. I ta dobra wola kończyła się tym, że mieliśmy zagrożone bardzo duże środki. Zapewniam, że gdybyśmy tam popełnili błąd w procedurze, tych środków byśmy nie dostali. Jeżeli tam nastąpił jakiś błąd ze strony urzędnika, jest to oczywiście karygodne. Jeżeli urzędnik dbał o przestrzeganie procedur i nie wykazywał tej za bardzo dobrej woli, która by naginała przepisy, to ja nie mogę takiego postępowania krytykować.

²⁰ Droga szybkiego ruchu S-3, autostrady A-2 i A-4 [przyj. red.].

|| Senator Krzysztof Majkowski Przewodniczący

Panie Dyrektorze, ja głos zabierałem nie dlatego, żeby z Panem się spierać, czy urzędnik miał rację czy nie, tylko że decyzja podejmowana przez urzędnika mogła skutkować tym, że te pieniądze samorządowi przeszłyby „koło nosa”. A jeżeli my mamy później narzekać, że mamy do dyspozycji środki finansowe, które są dosłownie w zasięgu ręki i nie potrafimy ich wziąć, to tu gdzieś tkwi błąd. Pojawia się pytanie, kto ten błąd popełnia, Nikogo nie namawiam do naginania prawa, bo to byłoby wręcz karygodne.

Natomiast jeżeli są przypadki, że z całym szacunkiem, nawet i dzisiaj były tutaj przykłady podawane, żeby ratować jakiś gatunek, ponosimy niewspółmierne koszty. Jeżeli siedlisko czy to owada, czy gada, czy płaza ma skutkować tym, że jakieś potężne środki finansowe nie będą wykorzystane, to trzeba naprawdę w sposób zdroworozsądkowy podejść do tego. Jeszcze raz powtarzam, nie chodzi o naginanie prawa, bo myślę, że nikt tutaj ze zgromadzonych na sali do tego nie namawia.

Kto z Państwa chciałby zabrać głos jeszcze?

Proszę bardzo.

|| Paweł Mickiewicz Dyrektor Departamentu Środowiska w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący!

Paweł Mickiewicz, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Witam serdecznie.

Panie Przewodniczący, myślę, że problem, który cały czas jest tutaj omawiany, sprowadza się w dalszym ciągu do jednego; do rzetelnie przygotowanego raportu oddziaływania na środowisko. Jeżeli raport będzie dobrze przygotowany, jeżeli będzie przeprowadzona dobra inwentaryzacja, wykonana zgodnie z metodyką przyjętą

przez Generalną Dyрекcyję Ochrony Środowiska lub zgodnie z dobrymi praktykami przygotowanymi przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad, to ten raport zostanie szybko, sprawnie oceniony przez regionalną dyrekcję ochrony środowiska lub przez wójta, prezydenta. I decyzja środowiskowa zostanie wydana. Dobra decyzja środowiskowa będzie oparta na prawie, na procedurze oraz na rzetelności raportu. I w tym momencie nie będzie takiej możliwości, że raport zostanie podważony przez kogokolwiek. Apelowalibyśmy o ustalenie pewnych zasad co do wykonawców raportów środowiskowych.

|| Senator Krzysztof Majkowski Przewodniczący

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, pan dyrektor Kięlsznia.

|| Michał Kięlsznia Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ad vocem przedmówcy, jeżeli chodzi o jakość raportów, to my widzimy ten problem, chociaż nie do końca wiemy, jak sobie z nim poradzić, jeżeli chodzi o wykonawców. Dzisiaj raport może napisać faktycznie każdy, weryfikatorem jest głównie cena, która sprawia, że wygrywa najtańszy, niekoniecznie najlepszy, to jest bolączka nas wszystkich, i inwestorów i organów, które oceniają raporty. Próbujemy na różne sposoby szukać sposobów weryfikacji raportów, ale też często potrzebujemy tu wsparcia politycznego i społecznego. Nie chcemy tworzyć żadnej grupy zawodowej, ale chcielibyśmy stworzyć jakąś grupę dobrowolnej akredytacji.

Tutaj chciałem jeszcze zwrócić uwagę, że zobowiązanie się wykonawcy raportu do tego, że osiągnie pozytywną decyzję to chyba pomysł troszkę na wyrost. W raporcie ma być przedstawiony rzeczywisty, rzetelny stan środowiska i jaki ewentualny wpływ ma na niego inwestycja.

|| Senator Krzysztof Majkowski Przewodniczący

Dziękuję bardzo.

Kto z Państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Pan Szymalski, proszę.

|| Wojciech Szymalski: Członek Zarządu Stowarzyszenia „Zielone Mazowsze”

Jeszcze raz, przepraszam, chciałem podkreślić, że podstawą do ułatwienia bardzo wielu inwestycji infrastrukturalnych jest dobre prawo miejscowe, dobre plany zagospodarowania.

I w tej chwili cały czas dyskutując nad systemem wydawania zezwoleń na inwestycje zapominamy o tych planach, których brakuje. Gminy mają bardzo duży problem z ich uchwalaniem. Gdyby prawo o zagospodarowaniu przestrzennym było w Polsce dobre, nie potrzeba by było wyłączać dróg, linii kolejowych czy wszelkiego rodzaju innych inwestycji spod działania tego prawa. I sam ten fakt, że to uczyniliśmy, co pokazuje, tylko dlaczego ciągle się nie zajmujemy tym, żeby to prawo poprawić.

|| Senator Zdzisław Pupa Przewodniczący

Dziękuję bardzo.

Po to tu jesteśmy, żeby w ten sposób zwrócić uwagę na to. Dziękujemy Państwu za to. Jesteśmy tu po to, żeby właśnie o tym rozmawiać i dziękujemy Państwu za to, że podzieliliście się z nami tą refleksją, tymi uwagami. Chcemy to w formie elektronicznej zamieścić na stronach internetowych Senatu, jak również w formie pisanej, pan dyrektor zapewnia, że jest szansa wydania książki poświęconej właśnie tej naszej dzisiejszej konferencji, będą tam zebrane Państwa prezentacje po to, żeby zainteresować również innych tym problemem, o którym tutaj mówimy. Deklaruję ze swojej strony tutaj wspólnie z kolegą Majkowskim, senatorem, że podejmiemy próbę dyskusji na posiedzeniu se-

nackiej Komisji Środowiska, aby zainteresować już wtedy z obowiązku wszystkich senatorów członków Komisji Środowiska. Trzeba podejmować działania, które będą zmierzały do właściwego prawa, które nie będzie blokowało rozwoju, lecz będzie służyło i ochronie środowiska i inwestycjom.

|| Senator Krzysztof Majkowski Przewodniczący

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Czy ktoś z Państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Nie widzę.

W takim razie, Szanowni Państwo, przypadł mi zaszczyt otwarcia tej konferencji, tak że dobrym obyczajem będzie też chyba zamknięcie. Dziękuję wszystkim Państwu za przybycie. Dziękuję za zaangażowanie, za wniesioną pracę, za dostarczone materiały. Mam nadzieję, że tego typu spotkania będziemy organizować. Senacka Komisja Środowiska przede wszystkim jest od tego, żeby wszystkie państwa uwagi, sugestie zbierać w logiczny ciąg i próbować coś z tym zrobić, tak żeby i Państwu jako urzędnikom pracowało się lepiej, a dostęp obywateli do tych wszystkich przepisów był zdecydowanie łatwiejszy. Jeszcze raz dziękuję za przybycie. Żegnam się z Państwem. Do widzenia.

**INFORMACJA O SKŁADZIE,
ZAKRESIE ZAINTERESOWAŃ
I DZIAŁALNOŚCI SENACKIEGO
ZESPOŁU INFRASTRUKTURY
ORAZ O INNYCH
ZESPOŁACH SENACKICH**



**SENACKI ZESPÓŁ
INFRASTRUKTURY**

Zespoły senackie i parlamentarne są apolitycznymi grupami skupiającymi parlamentarzystów, tworzonymi do zrealizowania celów określonych w ich regulaminach wewnętrznych. Cele działania zespołu, sposób działania oraz organizację wewnętrzną zespoły ustalają samodzielnie. Zespoły działają na podstawie ustawy o wykonywaniu mandatu posła i senatora oraz regulaminu Senatu lub Sejmu. Władze zespołu mają obowiązek podania do wiadomości Prezydium Izby składu osobowego zespołu oraz regulaminu wewnętrznego. Senatorowie obecnej kadencji uczestniczą w pracach ponad trzydziestu zespołów senackich i parlamentarnych. Senacki Zespół Infrastruktury jest jednym z nich. Został utworzony w celu wsparcia modernizacji polskiego transportu w interesie harmonijnego rozwoju gospodarczego kraju, ochrony interesów pasażerów i innych nabywców usług przewozowych, ochrony integralności polskiego systemu transportowego, wsparcia rozwoju infrastruktury technicznej kraju. Przewodniczy mu senator Stanisław Kogut, w skład wchodzi ponadto senatorowie: Dorota Arciszewska-Mielewczyk, Ryszard Bender, Wiesław Dobkowski, Stanisław Iwan, Norbert Krajczy, Krzysztof Kwiatkowski, Tomasz Misiak, Andrzej Owczarek, Jan Rulewski, Tadeusz Skorupa, Grażyna Sztark, Henryk Woźniak i Krzysztof Zaremba.

ZESZYTY ZESPOŁÓW SENACKICH

1. „Liberalizacja przewozów pasażerskich – koniec PKP czy nowa era pomyślności kolei żelaznych?” – materiały z konferencji 20 listopada 2009 r.
2. „Funkcjonowanie i finansowanie Ochotniczych Straży Pożarnych” – materiały z konferencji 14 grudnia 2009 r.
3. „Bezpieczeństwo w górnictwie” – materiały z konferencji 1 grudnia 2009 r.
4. „Możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach samorządowych” – materiały z konferencji 9 grudnia 2009 r.
5. „Samorządy lokalne na Żuławach Wiślanych w III RP” – materiały z konferencji 15 grudnia 2009 r.
6. „Ochrona środowiska a inwestycje strukturalne” – materiały z konferencji 14 grudnia 2009 r.

ISBN 978-83-60995-70-9