



- Stanowienie prawa nie zależy ani od służb drogowych, ani od organizacji społecznych. Z tych stron możemy jedynie zwracać uwagę. Głos społeczny – jeśli chodzi o organizacje społeczne takie jak ta, którą reprezentuję – trzeba brać pod uwagę – mówi Radosław Ślusarczyk, prezes Stowarzyszenia Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot.

- Od lat budowa dróg w kraju stała w konflikcie z przepisami środowiskowymi. Ubiegły rok przyniósł diametralne zmiany w przepisach ochrony środowiska. Jak obecnie obowiązujące regulacje są oceniane z punktu widzenia ekologicznych organizacji społecznych, przyrodników? Czy godzą one potrzeby inwestycyjne z wymogami przyrody?

- W tej chwili mamy zastany stan prawny. Jesteśmy w Unii Europejskiej i trudno jest zmieniać jej dyrektywy. Musimy je po prostu dobrze stosować. I to są fakty. Z nimi się nie dyskutuje. Prawa nie wolno omijać, łamać go czy udawać, że ono nie istnieje. Receptą na jego bolączki, którą my próbujemy wypracować, jest dialog, bo współpraca z drogowcami i ekologami tak naprawdę się opłaca. Przyznam, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad widzi istotę tego dialogu.

Mamy kilka przykładów świetnych rozwiązań, w których - bez odwołań i bez protestów przy wcześniej podjętych złych decyzjach, omijających pewne elementy minimalizacji negatywnych oddziaływań na środowisko - udało się uzyskać efekt finalny. Oznacza to, że uniknięto blokowania inwestycji dzięki uzgodnieniu, że w kolejnych fazach przedsięwzięcia będą dobudowane na przykład przejścia dla zwierząt. Dialog więc działa na zasadzie umowy pomiędzy organizacjami, na przykład pomiędzy drogowcami a przyrodnikami z Zakładu Badania Ssaków PAN i Pracowni na Rzecz Wszystkich Istot oraz z wszystkimi zainteresowanymi sprawami ochrony środowiska.

Dialog receptą na drogowy konflikt

Utworzono: czwartek, 09, lipiec 2009 15:14

Sytuacja polega na tym, że w wielu przypadkach jeżeli jest nawiązany dialog i istnieje zrozumienie wagi problemu ze strony inwestorów, a także - co istotne - projektantów, to udaje się rozwiązywać problemy i zapobiegać konfliktom. Nie chodzi przecież o to, by drogi powstały w szybkim tempie niszcząc środowisko. Nie chodzi też o to, byśmy jako organizacje ekologiczne udawali, że problemu nie ma, a drogowcy odpychali problemy na zasadzie, że jakoś to będzie. Okazuje się, że nie da się spychać problemów i twierdzić, iż jakoś będzie. Wydatkowanie bowiem środków unijnych jest obwarowane szeregiem restrykcji. Uwagi Komisji Europejskiej co do projektów drogowych mają więc dużo większe znaczenie niż opinie zgłaszane przez organizacje społeczne - te bowiem można pominąć albo rozpatrzyć tak, że nic z tego nie wyniknie. Jednak, jeśli organizacje ekologiczne poskarżą się do Trybunału Europejskiego, to takie działania mają już swoje konsekwencje. Okazuje się, że spychanie przez kilka lat pism i uwag do raportów o oddziaływaniu przedsięwzięć na środowisko, kierowanych przez organizacje ekologiczne, nie opłaca się, bo wystarczy jedno odwołanie na finiszu inwestycji i następuje jej cofnięcie do początku. I tak kilka lat jest straconych.

Może się odwołam do prostego, za to doskonale znanego przykładu Rospudy. W 1998 roku Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot rozpoczęła tam prace. I nie chodziło wtedy o drogę. Chodziło o utworzenie rezerwatu dla miodokwiatu krzyżowego. W zasadzie próby powołania takiego rezerwatu podejmowano już w latach 30. Wówczas, kiedy my wystąpiliśmy z tą inicjatywą okazało się, że nie ma możliwości powołania rezerwatu. Powód: zaplanowana droga. Niedawno problem się rozwiązał. Jest alternatywa dla trasy. Ale, by dojść do tego trzeba było licznych procesów (organizacje ekologiczne je wygrały), uchyleń decyzji lokalizacyjnej i środowiskowej oraz pozwolenia na budowę. Potrzebne było zaangażowanie ogromnych sił i środków, pomijając obozy stacjonujące w dolinie Rospudy. A naprawdę skutki tego poniosła lokalna społeczność, która ucierpiała, mało tego poniosła straty w wyniku śmiertelnych ofiar wypadków na trasie przecinającej Augustów. Takie sytuacje są niedopuszczalne. To jest konsekwencja braku dialogu oraz sztywnej granicy, z której nikt nie chciał ustąpić, a która pochłonięła czas i ogromne środki. Niestety, jak się w coś brnie, to trudno się z tego wycofać. Rospuda jest więc negatywnym przykładem braku dialogu: procesy, ofiary śmiertelne, zmanipulowane społeczeństwo, Komisja Europejska interweniująca w lokalny konflikt...



- Czy ustawa z 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko pozwoli uniknąć konfliktów?

- Na tę ustawę nakłada się specustawa - ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. I tak naprawdę z rygiorem natychmiastowej wykonalności, czyli mówiąc wprost - po pierwszej białej łopacie, mamy do czynienia ze stratami przyrodniczymi. Z jednej więc strony mamy nowelizację przepisów ochrony przyrody, które w tej chwili są dużo lepsze, choć nie bez błędów, a z drugiej - specustawę.

Wracając do przepisów ustawy z 3 października zeszłego roku - daje ona możliwość wysuwania uwag przez organizacje społeczne, ale tak naprawdę nie muszą być one rozpatrzone. To jest ogromna wada tej ustawy. Organ musi orzec czy raport o oddziaływaniu na przedsięwzięcie jest potrzebny czy nie. Dla dróg wiadomo, że to jest pierwsza grupa przedsięwzięć i raport jest zawsze obligatoryjny. Problem pojawia się w innego rodzaju inwestycjach, a w przypadku liniowych dotyczy tras oraz ośrodków narciarskich, co też stanowi ogromny problem, bo z reguły zjazdy wiodą lasami przecinając szlaki migracyjne zwierząt. To na przykład jest poważny problem dla Karpat, gdzie wytyczone są paneuropejskie korytarze ekologiczne. Tam może dojść do ich przerwania. Przecież inwestycje w stoki narciarskie oznaczają wylesienie, wprowadzenie zakłóceń poprzez oświetlenie i nagłośnienie nartostrad oraz wzmożony ruch turystyczny. Zmianie więc ulegnie całe środowisko. Podobna sytuacja już się zdarzyła w Górach Izerskich. Ekofundusz i WFOŚiGW wydały ogromne pieniądze na odtworzenie populacji cietrzewia. Zrealizowana inwestycja narciarska zniweczyła te działania. A sprawa polegała na tym, że ktoś wydał decyzję bez uprzedniej oceny oddziaływania na chronione siedliska i gatunki przyrodnicze. Skutek: sprawa trafiła do Komisji Europejskiej.

Natomiast w przypadku dróg, gdzie mamy do czynienia ze specustawą i krótkim terminem odwołania (14-dniowym) oraz z rygiorem natychmiastowej wykonalności,

niezależnie od późniejszego wyroku sądu, skutek może być jeden – cofnięcie unijnego dofinansowania. Więc jeżeli nie potraktuje się poważnie uwag organizacji społecznych, to okaże się, że owszem dana droga powstanie, ale zapłacimy za nią my, podatnicy. Czy nas stać na to? Lepiej wykorzystać dobrze unijne środki, bo na tym oszczędzamy wszyscy. Lepiej przecież zapłacić mniej z własnego budżetu. To jest oczywiste. Omijanie więc problemu może jest w stanie coś przyspieszyć, ale nie zlikwiduje potencjalnych skutków. Jeżeli uda się udowodnić szkody w środowisku to konsekwencje tego można ponieść nawet po dziesięciu latach od oddania inwestycji. Każda zatem „droga na skróty” może być „drogą do nikąd”. Są przecież wyroki Trybunału Europejskiego nakazujące rozbiórkę autostrad.

- Obecne przepisy techniczne nie uwzględniają potrzeb ochrony środowiska, w zasadzie nie dają argumentów do stosowania rozwiązań w zakresie przejść dla zwierząt.

- To jest rzeczywiście palący problem. Dlatego uruchamiamy bezpłatny punkt konsultingowy. Rolą naszej organizacji jest nie tylko dzielenie się wiedzą, ale też tworzenie podstaw współpracy. W punkcie będzie można pozyskać informacje, skonsultować raporty OOS i projekty budowlane pod kątem minimalizacji oddziaływań dróg na faunę oraz zachowania korytarzy migracji zwierząt. Będzie też tym zagadnieniom poświęcona strona internetowa. Na udostępnionym serwerze prześlemy potrzebne opracowania mapowe czy projekty techniczne. Chodzi o to, by uwagi związane z ochroną środowiska były uwzględniane już na wczesnym etapie ocen i projektowania, a nie podczas postępowań administracyjnych, bo z naszego doświadczenia wynika, że wtedy nie za wiele można zmienić, gdyż projekty są już gotowe. Czym więc wcześniejszy etap konsultacji tym mniej konfliktów.

W przypadku wytycznych dla urządzeń minimalizujących skutki przedsięwzięć inwestycyjnych były już podejmowane próby ich stworzenia przez biura projektowe. Na wprowadzenie takich przepisów na pewno nie będziemy mieli wpływu, ale staramy się, by jeszcze w tym roku wydać publikację poświęconą tym rozwiązaniom. Będzie to wydanie podobne jak tzw. zielona książeczka („Zwierzęta a drogi” wydana przez Zakład Badania Ssaków). Nadaje ona pewien kierunek tym działaniom. Rozwiązania w niej zawarte są zaakceptowane przez Komisję Europejską. Chcemy więc wydać publikację - we współpracy z Zakładem Badania Ssaków i z projektantami - jako swego rodzaju lekarstwo na wady obecnych przepisów technicznych, nie uwzględniających rozwiązań ekologicznych. Zdajemy sobie sprawę, że pewne zasady konstrukcyjne są sztywne, jak na przykład w zagadnieniach odwodnienia. Sztuka polega na tym, by pogodzić te wymagania z widzeniem przyrodników.

- Dziękuję za rozmowę.

Agnieszka Serbeńska

Wywiad przeprowadzony podczas szkolenia „Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych i procedurach ocen oddziaływania na

Dialog receptą na drogowy konflikt

Utworzono: czwartek, 09, lipiec 2009 15:14

środowisko - problemy i dobre praktyki", Wisła, 25-27 czerwca br. Szkolenie zostało dofinansowane z Norweskiego Mechanizmu Finansowego. Jego organizatorem była Pracownia na rzecz Wszystkich Istot - Stowarzyszenie zarejestrowane w 1990 roku. Wcześniej (od połowy lat 80.) istniało jako grupa działająca pod szyldem Pracowni Architektury Żywej (w Zakładzie Urbanistyki Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej). Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot jest ogólnopolską organizacją posiadającą 200 członków. Ma cztery oddziały terenowe w kraju. Wydaje miesięcznik „Dzikie Życie”. Działa w ramach wielu międzynarodowych sieci, współpracuje z organizacjami zajmującymi się ochroną dzikiej przyrody, m.in. Lesoochronárske Zoskupenie VLK, Native Forest Network, Taiga Rescue Network, Earth First!, Rainforest Information Centre, Greenpeace.