



- Nie postrzegamy inwestycji transportowych w kategorii zero-jedynkowej, a więc, że albo jest przyroda, albo są drogi. To nie tak. Musi być i droga, i przyroda, ale zachowana w takim stopniu, w jakim najlepiej potrafimy pogodzić te dwa zgoła sprzeczne interesy – stwierdziła na konferencji podsumowującej realizację projektów SPOT (Lublin, 27 października 2008 r.) Patrycja Wolińska-Bartkiewicz, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Alokacja Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT), wynosząca 1,16 mld euro, została wykorzystana w 120 projektach, wśród których przeważającą liczbę stanowiły zadania drogowe.

W przyszłym roku nastąpi zamknięcie tego programu i zostaną dla tych projektów wykonane tzw. ewaluacje, które posłużą jako wskazania do usprawnień realizacji projektów obecnej unijnej perspektywy budżetowej, w tym szczególnie w tak newralgicznych zagadnieniach, jak ochrona środowiska i konsultacje społeczne. W ten sposób zebrane doświadczenia będą również wykorzystane w innych elementach procesu przygotowania i realizacji inwestycji, na przykład w zakresie zamówień publicznych i kontraktów na roboty oraz szacowania efektów ekonomicznych przedsięwzięć.

Raportowanie z ewaluacji

Ewaluacja to proces oceny zrealizowanego projektu (tzw. wartości interwencji publicznej) dokonywany na podstawie takich kryteriów, jak skuteczność, efektywność, użyteczność, trafność i trwałość. Ocena ma między innymi wykazać w jaki sposób przedsięwzięcia inwestycyjne wpłynęły na stan środowiska naturalnego oraz na poziom życia ludzi i ich zdrowie. W tym roku Instytucja Zarządzająca SPOT

zleciła wykonanie 5 ewaluacji w obszarach wyznaczonych dziedzinami projektów wykonanych w tym programie, a więc dla poszczególnych zadań z zakresu: transportu morskiego, transportu intermodalnego, transportu kolejowego, transportu aglomeracyjnego oraz wpływu SPOT na środowisko. Wyniki tych raportów będą opublikowane do końca tego roku i przedstawione na specjalnych konferencjach podsumowujących oceny oraz rekomendujących wnioski dla okresu programowania unijnych funduszy 2007-2013.

Pierwsza konferencja ewaluacyjna odbyła się 27 października br. – w Lublinie jako stolicy regionu, który choć w SPOT nie miał znaczącego udziału, to jednak w okresie programowania unijnych środków na lata 2007-2013 staje się poważnym beneficjentem dużego, odrębnego programu „Rozwoju Polski Wschodniej”. Zatem ten region w najbliższych latach zmierzy się z ogromnym wyzwaniem inwestycyjnym, a wnioski z okresu 2004-2007 będą dla tego procesu szczególnie istotne.

Ochrona środowiska w warunkach prawnych zmian

- Perspektywa 2007-2013 niesie nowe wyzwania, więc w przygotowaniach do sprostania im warto przyrzeć się jak były realizowane projekty SPOT. Wskazały one na wagę kwestii ochrony środowiska w inwestycjach infrastrukturalnych. To był kluczowy problem, który wyniknął z pewnego niedoinformowania panującego w warunkach częstych i znaczących zmian, szczególnie prawodawstwa i stosowania polskiego prawa w kontekście zgodności z wymaganiami dyrektyw Unii Europejskiej – podkreślała podczas lubelskiej konferencji Patrycja Wolińska-Bartkiewicz, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Realizacja projektów SPOT 2004-2006 odbywała się w sytuacji, kiedy polskie prawo ochrony środowiska nie było dostosowane do dyrektyw obowiązujących w Unii Europejskiej. Dlatego, po wcześniejszych ostrzeżeniach, w sierpniu ubiegłego roku Komisja Europejska skierowała do Polski tzw. uzasadnioną opinię, która jest pierwszym poważnym krokiem w stronę postawienia naszego państwa przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości i do rozliczenia nas z odpowiedzialności za to, czego nie wykonaliśmy w zakresie dyrektyw, głównie tzw. ocenowej (Dyrektywa Rady 85/337/EWG z 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków niektórych publicznych i prywatnych przedsięwzięć dla środowiska – znowelizowana Dyrektywą Rady 97/11/WE z 3 marca 1997 r.). Ta dyrektywa nie została do końca prawidłowo transponowana w polskich przepisach ochrony środowiska.

Natura 2000 nie może być straszakiem

Wszystkie projekty perspektywy 2007-2013, ale również perspektywy poprzedniej, są przedsięwzięciami znacząco oddziaływującymi na środowisko, dlatego Polska musiała podjąć szybkie działania znoszące prawne nieścisłości.

- Nie chodzi wyłącznie o oddziaływanie na obszary Natura 2000, choć do tej pory nas straszono właśnie tym pojęciem jako czymś, z czym na pewno sobie nie

poradzimy. Nawet w mediach Natura 2000 zaczęła funkcjonować jako straszak. Wprowadziło to wiele nieporozumień. Natomiast wiadomo, że w polskim systemie ochrony przyrody mamy znacznie bardziej rygorystyczne formy ochrony, jak na przykład parków narodowych czy krajobrazowych – podkreślała wiceminister, zaznaczając, że nie jest prawdą, że w Naturze 2000 nie wolno nic robić. Wręcz przeciwnie. – Można, lecz pod pewnymi warunkami, czyli wówczas kiedy wykaże się, że nie ma żadnej innej możliwości poprowadzenia inwestycji – dodała. Ponadto, w naszych mediach pokutuje przekonanie, że przepisy ochrony środowiska są nierealne do spełnienia, że pozostaniemy skansenem Europy, bo nic nie da się wybudować i nie będzie się rozwijała gospodarka, ponieważ będziemy wyłącznie chronić przyrodę. – Te opinie są przesadzone – podkreślała wiceminister i tłumaczyła, że idee dyrektywy ocenowej można opisać w określeniu: „zapobiegać, nie dopuszczać do konieczności leczenia”.

- Oznacza to, że jesteśmy w takim momencie, kiedy musimy zarówno udowodnić, iż nikt nie podważa, że infrastruktura transportowa jest Polsce potrzebna, jak też, iż jest ona realizowana w sposób przemyślany, z dbałością o przyrodę jako nasze dobro powszechne, które służy nie tylko nam, ale będzie też służyć następnym pokoleniom. A te interesy da się pogodzić – podkreślała wiceminister Patrycja Wolińska-Bartkiewicz.

Za jaką więc cenę powinniśmy budować infrastrukturę transportową w Polsce? – to powszechnie powtarzane pytanie przytoczyła wiceminister, odpowiadając równocześnie: „nie za wszelką cenę”. Co się za tym kryje? Na przykład to, by wykorzystać fundusze unijne (i w ogóle wszystkie środki publiczne, w tym więc również własne) będziemy musieli przedsięwzięcia uzasadniać nie tylko ekonomicznie, ale również argumentować czynienie tego w poszanowaniu innych dóbr, jak przyrodniczych, kulturowych czy społecznych.

W Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko zapisano 11,4 mld euro dofinansowania na drogi i ponad 4,8 mld euro na kolej. Do tego dochodzą środki na inwestycje w zakresie transportu morskiego, rzeczno-śródlądowego i lotnictwa. – Te inwestycje będziemy musieli realizować w duchu przepisów unijnych dyrektyw, a więc dowodzić, że wszystko czynimy, by „zapobiegać, a nie leczyć”. Nie powinniśmy się tego obawiać, nie jest to takie straszne, jak się wydaje, jednak wymaga większej pracy oraz lepszego dialogu społecznego – zaznaczała wiceminister.

Do najistotniejszych problemów beneficjentów realizujących projekty SPOT należało właśnie niedostosowanie naszego prawa ochrony środowiska i za tym idące komplikacje z niewykonania pewnych czynności, do których byliśmy zobowiązani dyrektywami. Dotyczyły one głównie obszarów Natura 2000, które należało precyzyjnie wyznaczyć jeszcze przed naszym wstąpieniem do UE. Stąd powstała shadow list - lista obszarów wyznaczonych przez ekologiczne organizacje pozarządowe, która została przekazana do Komisji Europejskiej i jest traktowana jako obowiązująca.

- Oprócz braków w wyznaczeniu obszarów, nie zinwentaryzowaliśmy tego, co jest w

nich. Nie wykonaliśmy prawidłowej inwentaryzacji cennych przyrodniczo gatunków. Paradoksem jest, że inwentaryzacji przyrodniczej dokonują inwestorzy. Tak nie powinno być, ponieważ występuje tu sprzeczny interes drogowców i ekologów. Inwentaryzacja przyrodnicza musi być wykonywana rzetelnie i prawdziwie, by – tak jak dzieje się to w tej chwili – nie trzeba było udowadniać, że w danym miejscu jest lub nie ma określonego gatunku. To przecież przedłuża czas realizacji projektów transportowych – mówiła wiceminister.

Ponadto nierzadką praktyką stało się wydawanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia po wykonaniu inwestycji. – Taka decyzja jest sztuczna i nijak ma się do tego, co należy robić, a więc do idei „zapobiegać, nie leczyć”. Ważne jest byśmy zdali sobie sprawę, że środowisko naturalne jest czymś nam danym, z czym nie możemy robić co chcemy – zastrzegła wiceminister.

Nowe prawo ochrony środowiska

Ogromną szansę na zmianę w podejściu do ochrony środowiska w procesach realizacji inwestycji infrastrukturalnych przedstawicielka rządu widzi w uchwalonej przez sejm 3 października br. ustawie o udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Ta nowa regulacja wejdzie w życie 15 listopada br.

- W pewnym sensie jest ona rewolucją w polskich przepisach ochrony środowiska, przede wszystkim dlatego, że powołuje nowy organ administracji publicznej, który będzie zajmował się od A do Z procedurą oceny oddziaływania przedsięwzięć na środowisko, w tym takich jak drogi czy linie kolejowe. Moim zdaniem pozwoli to wyeliminować zbędne uzgodnienia, które powodowały powstawanie wielu wątpliwości i komplikacji natury prawnej – podkreślała wiceminister.

Do tej pory wszelkie uzgodnienia wykonywano w trakcie wydawania decyzji środowiskowej, na przykład decyzja wydawana przez wojewodę musiała uzyskać uzgodnienie ministra środowiska w postaci postanowienia zaskarżalnego do wojewódzkiego sądu administracyjnego.

- Teraz na wielu inwestycjach mamy do czynienia z takimi sytuacjami, że na etapie wydawania postanowień zostały one zaskarżone, a więc procedury zostały wstrzymane, hamując realizację projektów – przypomniała wiceminister.

Podobne blokady procesu pojawiały się na etapie uzgodnień z Państwową Inspekcją Sanitarną.

- Wszystko będzie już w jednym organie administracyjnym. Oczywiście, jestem świadoma, że żadne prawo nie jest doskonałe i dopiero jego stosowanie wskaże co zrobiliśmy źle. Mam jednak nadzieję, że w ślad za rozwiązaniami tej ustawy – które wyszły z dobrych założeń – tworzenie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i jej

Profilaktyka zamiast leczenia

Utworzono: wtorek, 04, listopad 2008 14:41 Agnieszka Serbeńska

szesnastu regionalnych oddziałów przebiegnie tak, by powstanie tej instytucji nie zablokowało postępowań, które są właśnie w trakcie. Każda bowiem zmiana niesie z sobą pewne perturbacje, wymaga dostosowania się do nowej sytuacji – zastrzegala wiceminister.

Najważniejsze przepisy tej ustawy dotyczą uregulowania tego, w którym momencie procesu przygotowania inwestycji powinno się zawrzeć ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

- Tu pojawiały się nieścisłości w odniesieniu do dwuetapowości postępowania w zakresie ochrony środowiska. Muszę zaznaczyć, że nie będą wydawane dwie decyzje w każdym przypadku. Druga decyzja środowiskowa będzie wydawana tylko wówczas, kiedy na etapie wydawania pierwszej nie było wystarczających informacji o tym, jak dana inwestycja będzie oddziaływała na środowisko. Urzędników, którzy będą zajmowali się wydawaniem tych decyzji, zachęcam by kierowali się zdrowym rozsądkiem, bo bywa, że czasem kierując się zasadą ostrożności, każdą inwestycję poddawać będą ocenie oddziaływania na środowisko w bardzo szerokim zakresie. Natomiast zgodnie z nowymi przepisami moment wykonania oceny będzie ewidentny i nie powinny powstawać żadne wątpliwości, a jeśli nawet się pojawią to Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska będzie na tyle kompetentnym organem, by je rozstrzygnąć – zaznaczała wiceminister Patrycja Wolińska-Bartkiewicz.

Agnieszka Serbeńska