



Aż 30 procent obszaru Polski zajmują lasy. Tereny pokryte lasami przecinają drogi, również planowane są tam ich nowe przebiegi, stąd w ochronie ich przyrody istotne są sprawy koordynowane z działaniami „Lasów Państwowych”. – Najważniejsze jednak są obowiązki wynikające z nadzoru nad Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska. Tu bowiem pojawia się kwestia ocen oddziaływania na środowisko oraz akceptacja bądź jej brak dla różnych rozwiązań i projektów drogowych – zastrzega wiceminister środowiska Janusz Zaleski. Jak zatem z perspektywy tych obowiązków oceniany jest stan środowiska naturalnego, szczególnie leśnego, oraz poziom i metody ochrony przyrody w odniesieniu do potrzeb rozwojowych infrastruktury drogowej? O to pytamy **Janusza Zaleskiego** – podsekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska, Głównego Konserwatora Przyrody.*

- Jak oceniany jest obecny stan naszych lasów i czy budownictwo drogowe stanowi zagrożenie dla zasobów leśnych?

- Nasze lasy są w dobrej kondycji. Stanowią niepowtarzalne bogactwo - tam bowiem skupia się 60 procent bioróżnorodności. Lasom w tej chwili nic specjalnie nie zagraża (może poza zmianami klimatycznymi). Z tego dobrego stanu możemy zatem się cieszyć.

Oczywiście, lasom w pewnym stopniu zagrażają inwestycje infrastrukturalne, jak budowy dróg, linii energetycznych, sieci gazowych itp. Ale patrząc na dane liczbowe trzeba podkreślić, że obszary leśne się rozszerzają, stale wzrasta liczba lasów. I to pomimo, że co roku blisko 600-800 hektarów jest przeznaczane pod inwestycje drogowe. Część lasów jest więc wycinana, jednak bilans okazuje się dodatni, bo co roku również przybywa ich nowych kilka czy nawet kilkanaście tysięcy hektarów. Rozumiemy więc potrzeby rozwoju infrastruktury i rozwoju gospodarczego kraju. Nie

bolejemy nad utraconymi lasami, ponieważ w ogólnym bilansie widać wzrost ich obszarów.

- Drogi ingerują w środowisko przyrodnicze, szczególnie duże projekty drogowe. Jakie wymagania standardowo powinna spełniać ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko?

- Podstawową sprawą jest, by z jednej strony określić wartość przyrodniczą obszarów mających być poddanymi presji inwestycji drogowych, a z drugiej strony, by drogowcy przedstawili alternatywne rozwiązania. Sztuka polega bowiem na wyważeniu potrzeb ochrony przyrody i budowy infrastruktury. Często jest tak, że odnajdywane jest alternatywne rozwiązanie, na przykład inny przebieg trasy drogowej, oszczędzający najcenniejsze siedliska, omijający miejsca chronionych gatunków. Jeśli jednak nie można znaleźć innego przebiegu, to wówczas określamy straty jakie zostaną poniesione przez przyrodę. I wtedy zapada decyzja o konieczności podjęcia przez drogowców działań kompensacyjnych, polegających na odtworzeniu w innym miejscu tego, co zniszczyła dana realizacja projektu. Albo są to działania polegające na objęciu ochroną innych obszarów, na przykład rozszerzając obszar Natury 2000. W rezultacie przyroda nie powinna więc doznać uszczerbku. Oczywiście, nigdy nie było i będzie tak pięknie, że jeżeli coś zniszczymy w jednym miejscu, to w tej samej postaci odtworzymy gdzie indziej. Natomiast patrząc z szerszej perspektywy na pewno otrzymujemy podobny efekt ekologiczny, porównywalny z tym, jaki utraciliśmy przez budowę drogi.

- Wykonywania ocen oddziaływania na środowisko zaczęliśmy się uczyć dość dawno, jeszcze w poprzednim dziesięcioleciu. Czy już w tych opracowaniach potrafimy wskazać właściwe metody minimalizowania konsekwencji działalności człowieka w środowisku przyrodniczym?

- Uczymy się wszyscy. Z jednej strony są to służby ochrony środowiska, szczególnie Regionalne Dyrekcje Ochrony Środowiska, z drugiej – inwestorzy. Oceny oddziaływania i raporty przedstawiały wiele do życzenia. Ale w ciągu tych minionych lat dorobiliśmy się całkiem przyzwoitego poziomu ocen oddziaływania przedsięwzięć na środowisko. Dorobiliśmy się również pewnych mechanizmów współpracy pomiędzy Regionalnymi Dyrekcjami Ochrony Środowiska a zarządami dróg, szczególnie oddziałami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Ta współpraca jest coraz lepsza. Początkowo padała niesłuszna opinia, że dyrekcje ochrony środowiska blokują inwestycje. Dzisiaj ta opinia się zmieniła; jest już znacznie lepiej. Od początku procesów inwestycyjnych dyrekcje ochrony środowiska są w stałym kontakcie z inwestorami i wspólnie wypracowują jak najlepsze sposoby działania, najwłaściwsze metody w podejściu do wykonywanych ocen oddziaływania i najefektywniejsze rozwiązania w projektowaniu dróg.

- Z punktu widzenia Pana doświadczeń, jakie dostrzegalne są jeszcze braki tych opracowań, co bywa pomijane lub niedocenione?

- Myślę, że ciągle brakuje dwóch rzeczy. Pierwsza to brak pewnej elastyczności obu

Przyrodniczy bilans strat i zysków cz. I

Utworzono: poniedziałek, 07, październik 2013 09:10 Agnieszka Serbeńska

stron przedsięwzięcia inwestycyjnego, a więc wzajemnego dostosowywania życzeń i żądań służb środowiska i inwestorów. Druga rzecz wiąże się z tą nieelastycznością. Otóż, mamy do czynienia z pewnego rodzaju ortodoksją, polegającą na bardzo ścisłym trzymaniu się przepisów, a nawet zaostrzaniu regulacji unijnych w krajowych przepisach. Staramy się jednak z tą tendencją walczyć i myślę, że efekty tego już są coraz lepiej widoczne.

Rozmawiała: AS

*Podsekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska, pełniący również funkcję Głównego Konserwatora Przyrody, sprawuje nadzór nad Państwowym Gospodarstwem Leśnym „Lasy Państwowe” oraz nad parkami narodowymi. Wiceminister wykonuje także działania wynikające z kompetencji ministra środowiska w odniesieniu do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Zakres tych obowiązków wynika z wewnętrznych ustaleń i struktury resortu.