



Co jest potrzebne, by przeprowadzić konsultacje społeczne tak, aby uzyskać powszechną zgodę na daną inwestycję i akceptację dla jej rozwiązania? Na pewno nie są to wyłącznie pieniądze, choć właśnie od nich zależy sposób i jakość ich przeprowadzenia. Najważniejszy okazuje się czas. A tego niestety przy obecnym tempie inwestycyjnym, obligowanym unijną perspektywą budżetową, najbardziej brakuje.

Pośpiech z jakim w tej chwili działają inwestorzy nie sprzyja łagodzeniu konfliktów, wręcz może wywoływać wrażenie istnienia ich złej woli i niechęci w traktowaniu stron postępowania jako partnerów. Czas jest więc potrzebny po to, by z informacją o przedsięwzięciu dotrzeć do wszystkich zainteresowanych, zebrać od stron postępowania wnioski i opinie, mało tego, wyjaśnić społecznościom istotę przedsięwzięcia zarówno z jego rozwiązaniami technicznymi, jak i uwarunkowaniami prawno-organizacyjnymi.

Na pewno w konsultacjach społecznych każda sytuacja jest odrębna, wymagająca innego podejścia. Nie oznacza to jednak braku pewnych zasad i schematów prowadzenia tego procesu. W państwach o rozwiniętej demokracji tryb konsultowania jest już głęboko osadzony w realiach inwestycyjnych, a metodologia precyzyjnie dopracowana.

W Stanach Zjednoczonych zasadnicza sieć dróg powstała w latach 50. poprzedniego stulecia. Obecne inwestycje drogowe wynikają z rozwoju motoryzacyjnego i wzrostu zapotrzebowania w zakresie infrastruktury transportowej. Amerykańskie Denver, jako przykład współczesnego planowania połączeń komunikacyjnych usprawniających transport we wszystkich jego aspektach, przytoczył Daniel Maranda z Biura Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego EKKOM podczas prezentacji na warsztatach szkoleniowych „Prawne i ekologiczne aspekty

realizacji inwestycji liniowych”, Zakopane 4-6 lutego br.

Denver na swoich odległych peryferiach posiada port lotniczy służący połączeniom pasażerskim w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz przewozom towarowym. Władze miasta podjęły decyzję o rozbudowie układu komunikacyjnego łączącego miasto z portem lotniczym. Obszar przyszłej inwestycji wyznaczono na terenach hrabstw położonych pomiędzy aglomeracją a lotniskiem, poddając pod dyskusję warianty w wyznaczonym na długości 70 km korytarzu. Równocześnie przygotowano harmonogram prac, obejmujący analizy wariantów i konsultacje dotyczące przebiegu inwestycji. Analizą objęto przebudowę istniejącej drogi, budowę drogi szybkiego ruchu po nowym śladzie oraz budowę linii kolejowej.

Proces konsultacji rozpoczął się w 2003 roku. Pierwszym i podstawowym elementem wpisanym do harmonogramu była ocena strategiczna dla całego założenia intermodalnego. Z ankietami odwiedziono 26 tys. rodzin mieszkających w strefie planowanego przedsięwzięcia. Ankieterzy przekazywali ulotki oraz spisywali wnioski i opinie. Prawie 2 tys. zebranych opinii dotyczyło zmian w wariantach. Ponadto odbyto w 20 cyklach różne spotkania i dyskusje we wszystkich hrabstwach, w obszarach których zaplanowano trasy drogi i kolei. Powstały też grupy robocze, których zadaniem było przygotowanie konkretnych propozycji do projektu. Na przykład stowarzyszenia rowerzystów prezentowały swoje rozwiązania dotyczące ścieżek rowerowych, natomiast grupa ekonomistów przygotowywała m.in. ekspertyzy o opłacalności budowy przystanków kolejowych w określonych miejscach. Z kolei przewoźnicy rozpatrywali drogę pod względem na przykład parkingów dla ciężkich pojazdów dojeżdżających do portu lotniczego z towarem bądź udających się po jego odbiór. Oczywiście aktywni w tych konsultacjach byli również ekolodzy, a także archeolodzy i historycy, którzy rozpatrywali nawet sprawę potencjalnego wyburzenia domów z epoki wiktoriańskiej. Była też grupa analizująca wpływ inwestycji na lokalne układy komunikacyjne pod względem organizacji ruchu. Aktywny był również zespół badający wpływ przedsięwzięcia na funkcjonowanie i rozwój lokalnych społeczności, szczególnie w odniesieniu do standardu życia najuboższych mieszkańców z przedmieść miejscowości zlokalizowanych wzdłuż drogi i kolei.

Raport z oceny został przedłożony do konsultacji. Uwagi można było zgłaszać przez pięć miesięcy. Z tych konsultacji wynikało, że zarówno potrzebna jest kolej, jak i droga szybkiego ruchu. W efekcie dalszą ocenę podzielono na dwie odrębne. Konsultacje nadal trwają. Ciągłe spływają wnioski, toczą się dyskusje. Kontynuowane są one dalej przez tę samą organizację, która rozpoczęła konsultacje. Ponadto dalej informowaniu o tym projekcie służy ta sama strona internetowa. Na niej wprowadzono odrębne zakładki dla inwestycji drogowej i kolejowej. Na niej też publikowane są wyniki ocen, opinie i wszelkie materiały informacyjne oraz udostępniane są dokumentacje archiwalne. Dodatkowo wyniki i raporty z prac w wersji papierowej udostępnione są w bibliotekach w każdym hrabstwie.

- Harmonogram konsultacji zaraz po jego opracowaniu został upubliczniony, by

Konsultacje wymagają czasu

Utworzono: czwartek, 05, marzec 2009 07:59 Agnieszka Serbeńska

wszyscy wiedzieli, co się dzieje. W Polsce tymczasem – zgodnie z prawem – magiczne 21 dni na konsultacje miały rozstrzygnąć wszystkie problemy i spory. Teraz zmieniono to umożliwiając udział społeczeństwa w postępowaniu na każdym etapie procedury prowadzącej do decyzji środowiskowej. Ale w zasadzie konsultacje pozostały dalej elementem fazy projektowej, w której społeczeństwo otrzymuje zaledwie wrywkowe informacje, do których musi się natychmiast odnieść. Jak więc wygląda porównanie z przytoczonym przykładem Denver? Tam proces trwa już siedem lat, a w Polsce w specyfikacjach przetargowych czas na konsultacje wyznaczany jest góra na rok. I to jest ten nasz czas na podjęcie decyzji inwestycyjnej dotyczącej wyboru wariantu – mówi Daniel Maranda.

W zbyt krótkim czasie przeznaczonym na konsultacje tkwi więc zasadnicza przyczyna konfliktów. Nasze społeczeństwo wręcz z dnia na dzień jest zaskakiwane informacją o inwestycji i stąd pojawiają się frustracje. Niezadowolenie nierzadko ujawnia się w agresywnych wybuchach złości, które postrzegane jako pieniactwo, powszechnie utożsamiane są z konsultacjami. Trudno nie zrozumieć takich zachowań, skoro zainteresowany w ciągu zaledwie miesiąca musi ustosunkować się do planów na przykład drogi planowanej blisko posesji, mało tego opiniuje je na podstawie projektu widniejącego na marnej, powielanej mapce przekazywanej pomiędzy sąsiadami. – W ten sposób nadwyręża się zaufanie do administracji i inwestorów – podkreśla Daniel Maranda. – Podobnych jak w Denver inwestycji, a więc średniej wielkości, mamy w Polsce do zrealizowania wiele. W Stanach Zjednoczonych, jak widać na przykładzie, proces konsultacji jest długoletni. U nas, ze względu na perspektywę finansową 2007-2013 i wykorzystanie unijnych środków, tempo przygotowania inwestycji rodzi i będzie rodziło dużo poważnych konfliktów. Ich już nie unikniemy. Ale tym bardziej, właśnie teraz, należy tak podejść do planowania inwestycji perspektywy 2014-2020, by nie dopuścić do podobnych sytuacji. One są dostateczną nauką i podstawą do wyciągnięcia właściwych wniosków. Warto też sięgnąć do dobrych doświadczeń innych państw, bo one pokazują, że nie trzeba bać się angażowania społeczeństwa w proces inwestycyjny – zaznacza Daniel Maranda.

Agnieszka Serbeńska

Poniżej zamieszczamy prezentacje na podstawie których Daniel Maranda przedstawił podczas zakopiańskich warsztatów („Prawne i ekologiczne aspekty realizacji inwestycji drogowych”, 4-6 lutego br.) zagadnienia konsultacji społecznych oraz planowania i wykonania inwestycji w obszarach Natura 2000.

[Problemy stosowania nowych przepisów OŚ](#)

[Konsultacje społeczne](#)

Konsultacje wymagają czasu

Utworzono: czwartek, 05, marzec 2009 07:59 Agnieszka Serbeńska

Polecamy felietony filmowe:

- [Nastaw się, a nie postaw się](#)
- [Spokojne bitwy](#)