

Zielone Światło



Biuletyn Centrum Zrównoważonego Transportu NR 6 wiosna 2006 KWARTALNIK

ISSN 1733 - 8700

W NUMERZE

Temat Numeru:

KONSULTACJE SPOŁECZNE

Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne w Londynie - str. 1

Jak konsultowaliśmy E-59 - str. 1

Fundusze unijne a jakość procedur Ocen Oddziaływania na Środowisko - str. 7

MPWiK w Warszawie – dobre konsultacje - str. 11

Poradnik samorządowego organizatora udziału społecznego w podejmowaniu decyzji: - str. 12

Powstaje koalicja na rzecz zrównoważonego transportu - str. 14

KOLEJ:

Doniesienia kolejowe - str. 8

NASZ FELIETON:

Rozmyślania w podróży - str. 10

ROWERY:

Rowerowy asfalt w Warszawie - str. 16

Światło dla pieszych i rowerów - str. 16

Krzysztof Rytel

Konsultacje społeczne w Londynie

Jak mogą i powinny wyglądać konsultacje społeczne dobrze pokazuje przykład londyńskich przygotowań do budowy linii tramwajowej West London Tram.

O projekcie

Przedsięwzięcie to jest jedną z kilku dużych inwestycji transportowych planowanych przez londyński zarząd transportu – Transport for London (TfL) w perspektywie najbliższych 10 lat. Obok niej planowane są jeszcze dwa inne projekty tramwajowe: przedłużenie jedynej obecnie linii tramwajowej w mieście Tramlink Wimbledon - Beckenham o 4,8 km do Crystal Palace oraz budowę Cross River Tram – 16,5 km linii przechodzącej średnicowo z King Cross i Camden na północy przez Westminster Bridge w samym centrum do Brixton i Peckham na południu.

Wstępną decyzję o budowie i przebiegu WLT podjął burmistrz Londynu w 2002 roku. WLT ma mieć 20 km długości, 45 przystanków i łączyć Sheperd's Bush w zachodnim Londynie z peryferyjną dzielnicą Uxbridge, przebiegając przez Acton, Ealing, Hanwell, Southall. Projekt od razu uzyskał pełne poparcie władz lokalnych dzielnic. Aby zyskać informację o stosunku społeczeństwa do inwestycji prowadzono szeroko zakrojone konsultacje społeczne.



Transport for London

Wojciech Szymalski

Jak konsultowaliśmy E-59

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze, w ramach projektu Centrum Zrównoważonego Transportu, prowadziło konsultacje społeczne modernizacji linii kolejowej E59 na odcinku Poznań-Wrocław. Konsultacje odbyły się w marcu i kwietniu 2005 roku na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zlecenie konsultacji zewnętrznemu mediatorowi było spowodowane zwiększonymi wymaganiami Komisji Europejskiej wobec projektów infrastrukturalnych realizowanych ze środków Funduszu Spójności.

ciąg dalszy na str. 5

Biuletyn CZT dociera do: parlamentarzystów, radnych sejmików wojewódzkich i rad miast wojewódzkich, Ministerstwa Transportu i Budownictwa, zarządów kilkudziesięciu największych miast w Polsce, zarządów i przewoźników komunikacji miejskiej, przewoźników kolei regionalnej, kilkunastu organizacji pozarządowych i przedsiębiorstw transportowych.

Badania 2003

Jako pierwszy krok w konsultacjach na wiosnę 2003 roku zlecono przeprowadzenie badań telefonicznych firmie zajmującej się badaniem opinii publicznej ORC International. Ich celem było:

- zidentyfikowanie głównych problemów transportowych wzdłuż Uxbridge Road;
- zebranie sugestii od mieszkańców jak można je rozwiązać;
- ocena początkowego poziomu wiedzy o projekcie WLT;
- ocena poziomu poparcia i sprzeciwu wobec projektu oraz ich przyczyn;
- zidentyfikowanie możliwych działań, które mogłyby wpłynąć na zmianę zdania przeciwników inwestycji;
- ocenę wizerunku tramwaju jako środka transportu;
- ustalenie obecnych zwyczajów transportowych użytkowników

W trakcie badań przeprowadzono rozmowy telefoniczne z 1809 losowo wybranymi mieszkańcami, po min. 300 z każdej dzielnicy. Próba była ustalona w taki sposób, aby odzwierciedlała skład społeczny poszczególnych dzielnic pod względem płci, wieku, zatrudnienia, pochodzenia społecznego i etnicznego. Na początku rozmowy sprawdzano kod pocztowy respondenta, aby upewnić się, że mieszka w danej dzielnicy. Następnie przeprowadzono 15. minutowe rozmowy telefoniczne wspomagane komputerowo (CATI – Computer Aided Telephone Interviews). Właściwe badania poprowadzono pilotażem 20. rozmów, mających na celu sprawdzenie czy pytania są właściwe i zrozumiałe. Niektórzy ankieterzy mówili biegle po pendzabsku i w urdu, aby wyeliminować ewentualną barierę językową.

W wyniku badań stwierdzono, że 2/3 respondentów używa autobusów, z czego 60% co najmniej raz w tygodniu. Drugim najbardziej popularnym środkiem transportu jest samochód, którego używa 1/6 badanych. Problem korków na Uxbridge Road jest bardzo dokuczliwy. Ponad 50% wymieniała go spontanicznie jako główny bieżący problem. 47% wskazywało zanieczyszczenie powietrza jako znaczący problem, a dalsze 30% jako problem niewielki. ¼ uważa tramwaj za przyjazny środowisku - co powinno działać na korzyść projektu. 63% słyszało o WLT - 38% wskazało go spontanicznie, a dalsze 25% po wymienieniu przez ankietera. Na początku rozmowy 57% poparło go, a 25% było przeciwnych. Na końcu rozmowy, po uzyskaniu dalszych informacji, za projektem było 56%, przeciw 30%. Głównymi przyczynami poparcia było to, że tramwaje są przyjazne środowisku, nie powodują zanieczyszczeń, nie powodują korków i ograniczają ruch. Głównymi przyczynami sprzeciwu była obawa, że tramwaje spowodują zwiększenie ruchu na innych ulicach oraz że utrudnią poruszanie się samochodem. Ponad 2/3 badanych jechało kiedyś tramwajem – w Anglii lub za granicą. Tramwaj jest generalnie dobrze oceniany, jedyną wadą jest powierzchnia jaką zajmuje na ulicy.

Badania 2004

Rok później, wiosną 2004 roku przeprowadzono ponownie identyczne badania. Miały one ocenić m.in. bieżącą wiedzę i opinię o projekcie. Te badania prowadzono po medialnej akcji informacyjnej

o projekcie i o proponowanych zmianach w planach zagospodarowania przestrzennego. Stwierdzono, że 72% badanych słyszało o projekcie WLT (47% wymieniło go spontanicznie). Na początku rozmowy 56% go popiera, a 27% jest przeciw. Na końcu nadal 56% jest za, ale 32% przeciw.

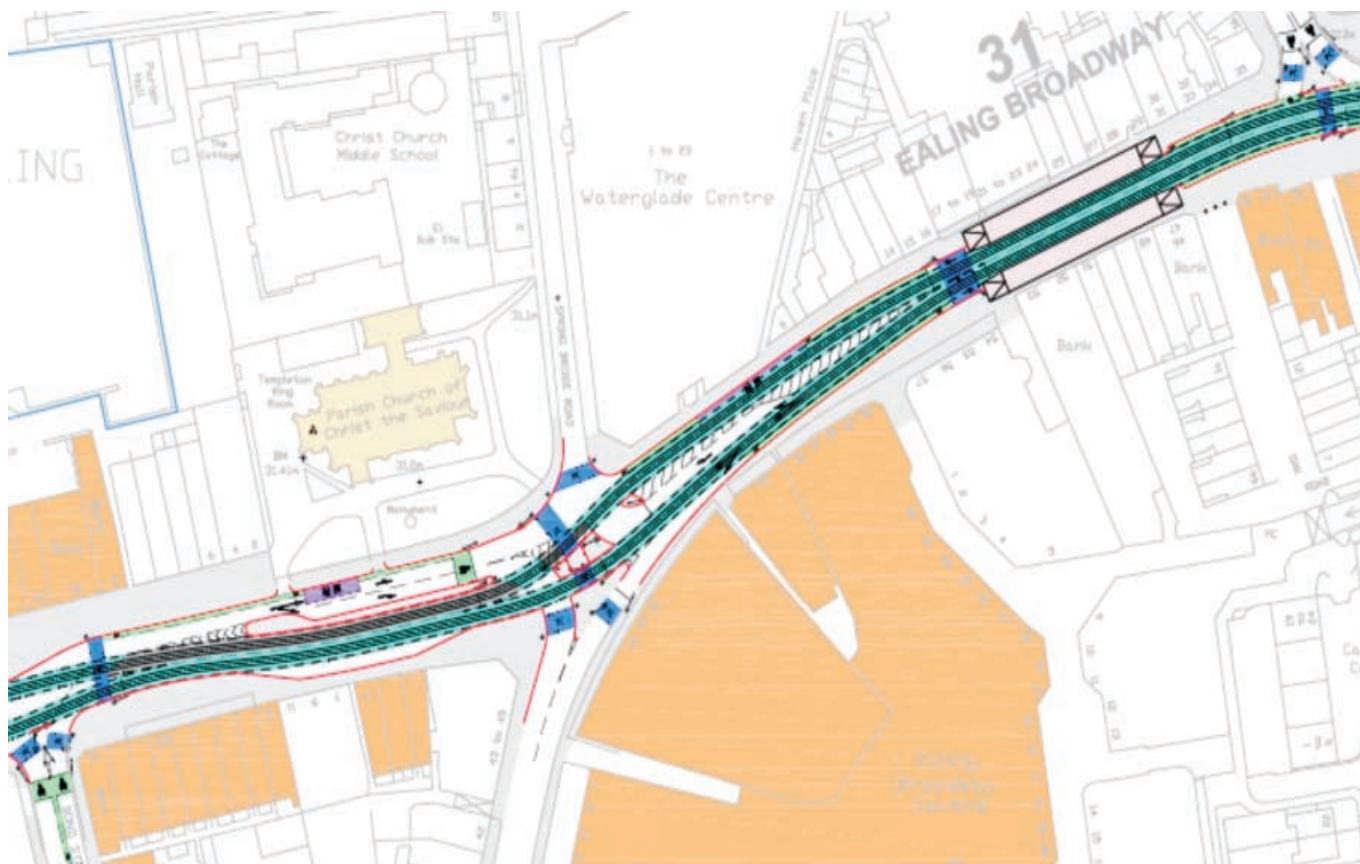
Konsultacje

Latem 2004 roku przeprowadzono pełne konsultacje. Były one złożone z następujących działań:

- 440 tysięcy broszur konsultacyjnych zostało dostarczonych do każdego mieszkania, a także wyłożonych na stacjach metra, przystankach autobusowych i na specjalnych ulicznych stolikach informacyjnych we wszystkich 9. dzielnicach, przez które przechodzi planowana trasa tramwaju.
- Zorganizowano 29 spotkań konsultacyjnych w 10 lokalizacjach, na które przyszło 8900 osób.
- Na stronie internetowej www.tfl.gov.uk/trams umieszczono wyczerpujące informacje, aktualizowane w miarę postępu prac planistycznych. Stronę odwiedziło ponad 17000 osób.
- Uruchomiono infolinię telefoniczną.
- Skontaktowano się z 2000 partnerów instytucjonalnych, takich jak przedsiębiorstwa, organizacje pozarządowe i zachęcano ich do przesłania opinii.
- Materiały oraz infolinia telefoniczna były dostępne w 11 językach (w tym polskim), przy niektórych stolikach informacyjnych byli do dyspozycji tłumacze.
- Prawie 17000 osób odesłało wypełnioną ankietę. Wielu innych przysłało listy lub e-maile.
- Otrzymane w ten sposób głosy zostały przeanalizowane przez niezależny od TfL ośrodek badania opinii.
- Ponieważ uznano, że opinia osób, które zechcą wyrazić swoje zdanie za pomocą jednej z powyższych metod, może odbiegać od przeciętnej opinii całej społeczności, zlecono tej samej niezależnej firmie przeprowadzenie równoczesnych badań opinii na reprezentatywnej grupie mieszkańców. Badania polegały na wywiadach z grupą 815 mieszkańców losowo wybranych na terenie objętym dystrybucją broszur. Dodatkowe badania przeprowadzono na grupie 192 osób mieszkających w odległości do 800 m od proponowanej trasy.

Rzeczywiście różnice wyników z ankiet i badań opinii okazały się dość znaczące. 54% osób, które wypełniły ankietę potwierdziło, że poprawa transportu publicznego w tym rejonie jest konieczna, ale aż 59% opowiedziało się przeciw proponowanej inwestycji, a tylko 30% było za. 47% odpowiadających za największą wadę projektu uznało to, że spowoduje on skierowanie większego ruchu samochodowego na boczne ulice (poprowadzenie tramwaju główną ulicą w wielu wypadkach oznaczało konieczność ograniczenia lub zlikwidowania ruchu samochodowego na takiej ulicy). W badaniach opinii tylko 15% badanych opowiedziało się przeciw projektowi, a aż 45% było za.

Z tych 15% osób przeciwnych, co piąta odpowiedziała, że wypełniła ankietę konsultacyjną, natomiast z osób popierających uczyniła tak tylko co dziesiąta. To tłumaczy odmienną rezultatów. Wynik tłumaczy też



teżę, że w konsultacjach chętniej biorą udział osoby zaniepokojone danym projektem niż te, którym wydaje się on słuszny. Popierający projekt uważają, że skoro władze przygotowują dobre projekty, to wszystko zmierza we właściwym kierunku i nie ma potrzeby osobistego angażowania się. Dlatego tak bardzo ważne są badania na grupie reprezentatywnej.

Badania umożliwiły ponadto uzyskanie oceny samego procesu konsultacyjnego. I tak - tylko 15% zapytanych odpowiedziało, że w ogóle nie służyło o projekcie. 39% rozpoznało co najmniej jeden materiał konsultacyjny (najczęściej broszurę), kiedy im je pokazano. Jest to miernik skuteczności dotarcia do społeczności z informacjami o prowadzonych konsultacjach i był on w tym przypadku znacznie wyższy niż w innych tego typu projektach.

W broszurze informacyjnej zidentyfikowano ponadto 8 obszarów lokalnych, dla których organizator konsultacji prosił uczestników o zgłaszanie swoich uwag na temat lokalnych problemów wiążących się z projektem, np. preferowanej organizacji ruchu. Uwagi te można było zgłaszać w ankietach, na spotkaniach, przy stolikach informacyjnych.

W końcowym okresie konsultacji przeprowadzono osobne badania nt. lokalizacji zajezdni. Dostarczono ulotki do tysiąca domów w Southall z naniesioną preferowaną

W drugiej połowie 2005 roku, po podjęciu decyzji o kontynuowaniu prac nad projektem, odbyła się następna faza konsultacji, dotycząca rozwiązań szczegółowych. W jej trakcie rozprawdzono 400 tys. egz. biuletynu o nowościach w projekcie. W okolicy każdego przyszłego przystanku rozdystrybuowano ulotki ukazujące rozwiązania danego fragmentu trasy. Na stronie internetowej pojawiło się wiele dokumentów szczegółowych - np. o wyglądzie wiat przystankowych, postępowaniu z istniejącymi drzewami, czy zabytkami, a także 46 arkuszy projektu organizacji ruchu. Poniżej fragment jednego z arkuszy dla rejonu Ealing Common. Kolorem niebieskim oznaczono części jezdni przeznaczone do wspólnego ruchu tramwajów i samochodów, a na szaro zarezerwowane wyłącznie dla tramwajów. Zauważmy, że przystanków autobusowych nie umieszczono w zatokach, aby kierowcy samochodów nie mogli utrudniać wyjazdu. Nie unikano integracji ruchu rowerowego z autobusowym, samochodowym, a nawet tramwajowym, chociaż w krytycznych miejscach zawsze znaleziono miejsce na wąski pas rowerowy, zaplanowano też śluzy rowerowe przed światłami.



lokalizacją zajezdni i dwiema alternatywnymi. Otrzymano tylko 39 odpowiedzi i petycję przeciwko preferowanej lokalizacji podpisaną przez 37 mieszkańców. Liczba odpowiedzi pozytywnych i negatywnych była wyrównana. Osoby przeciwne obawiały się, że zajezdnia będzie uciążliwa dla mieszkańców. Połowa osób przeciwnych lokalizacji A, wskazała lokalizację B, reszta była w ogóle przeciwna projektowi.

Sugestie z napływających telefonów, e-maili i listów oraz z odbytych spotkań z 11 organizacjami, radnymi i posłami zebrano w raporcie. Jedną z bardziej interesujących i powtarzających się opinii była krytyka wysokich kosztów projektu i propozycje osiągnięcia podobnego rezultatu przez zainwestowanie niższych środków w inne rozwiązania, np. poprawę funkcjonowania istniejących środków transportu, w tym autobusów.

Co dalej?

Wyniki konsultacji zostały opracowane do końca marca 2005 roku. Następnie podjęto współpracę z lokalnymi grupami mieszkańców w celu dostosowania projektu do uwag zgłoszonych w trakcie konsultacji. Równocześnie we współpracy z władzami dzielnic zaproponowano metody ograniczenia ruchu na bocznych ulicach, co było wskazywane jako główny problem powstający w przypadku realizacji inwestycji. Te propozycje zostały przedstawione mieszkańcom do oceny latem 2005.

Warto podkreślić, że wyżej opisane konsultacje były wstępne, miały jedynie za zadanie określić czy tego rodzaju inwestycję w ogóle podejmować, czy nie. Dopiero na koniec 2005 roku planowano podjęcie decyzji przez zarząd TfL, na podstawie wyników konsultacji. Szczegółowe rozwiązania projektowe będą przedmiotem następnych konsultacji na kolejnym etapie. W przypadku pozytywnej decyzji TfL zostanie opublikowany poprawiony i uszczegółowiony projekt inwestycji, złożony wniosek o pozwolenie i odbędzie się tzw. publiczne wysłuchanie przed urzędnikiem wyższej instancji. W wysłuchaniu tym będą mogły wypowiedzieć się reprezentacje mieszkańców przeciwne oraz popierające projekt.

Ostatnio burmistrz Londynu, Ken Livingstone zadecydował o półrocznym opóźnieniu złożenia wniosku o pozwolenie. Ma to umożliwić TfL głębsze przeanalizowanie niektórych aspektów podnoszonych w trakcie konsultacji, związanych ze szczegółową organizacją ruchu. Livingstone nadal pozostaje głęboko przekonany o potrzebie i słuszności budowy WLT.

Aktualny harmonogram przewiduje złożenie ostatecznego raportu do zarządu TfL późną wiosną 2006, złożenie wniosku o pozwolenie latem 2006, publiczne wysłuchanie wiosną 2007, uzyskanie pozwolenia w 2008 roku, rozpoczęcie prac budowlanych w 2009 i ich zakończenie w 2013.

Wnioski

Sądzę, że z powyżej opisanego przykładu możemy się w Polsce wiele nauczyć.

Uderzające jest, że opisane konsultacje społeczne były:

- **Wieloetapowe** - społeczeństwo miało możliwość zabrania głosu na każdym poziomie szczegółowości projektu, przez co każdy aspekt ma szansę być oceniony i w przypadku dużego sprzeciwu zmieniony, przeciwnik

jakiegoś drobnego detalu nie był zmuszony do zostania przeciwnikiem całej inwestycji.

- **Wczesne** - odbywały się od samego początku procesu planistycznego, kiedy wszystkie warianty były jeszcze możliwe, w tym nie została jeszcze podjęta ostateczna, decyzja czy projekt w ogóle będzie realizowany.

- **Zintegrowane z procesem planistycznym i projektowym** - konsultowane były poszczególne etapy planistyczne i projektowe, wyniki konsultacji wpływały na prace na dalszym etapie, był to cały jednorodny proces konsultacyjny - planistyczny, w opisanym przykładzie przygotowanie inwestycji z konsultacjami ma zająć 6 lat, a realizacja 4.

- **Profesjonalne** - konsultacje przeprowadzały wyspecjalizowane firmy, stosowana metodologia, technologie, dobór prób, dobór pytań były wyjątkowo zaawansowane i przemyślane. Rozróżniano odpowiedzi spontaniczne i z przedstawionej listy, na początku wywiadu i na końcu, nie traktowano odpowiedzi nadesłanych przez spontanicznych uczestników konsultacji jako zdania całej społeczności.

- **Aktywne** - starano się badać przyczyny takiego, a nie innego stosunku do projektu, identyfikować możliwe zmiany w projekcie, redukujące liczbę przeciwników, uwzględniać zgłaszane wnioski.

- **Szerokie** - starano się włączyć całą zainteresowaną społeczność, docierano do ludzi możliwie bezpośrednio, część materiałów dostarczano bezpośrednio do wszystkich mieszkań. Zapewniono różnorodną, łatwą i powszechną możliwość wyrażenia swojego zdania i złożenia uwag.

- **Traktowano ludzi poważnie**

Niestety kontrastuje to bardzo z praktyką podobnych działań w Polsce, gdzie zwykle konsultacji podlegają już tylko detale inwestycji, bo projekt jest już wykonany, czasem nawet wydane pozwolenie, konsultacje ograniczają się do jednego spotkania, na którym nie ma nawet projektu inwestycji, ogłoszonego tylko na tablicy w urzędzie.

Rodzi się pytanie, czy na tak szeroko zakrojony proces konsultacyjny nie szkoda pieniędzy i czasu? Cóż, jeżeli decydent uważa się za nieomylnego to pewnie tak. Jednak zauważmy jak dzięki konsultacjom udoskonalono projekt, ile zdobyto wiedzy o jego odbiorcach, ich zwyczajach, preferencjach i opiniach. Ile zidentyfikowano nowych, lepszych rozwiązań, które nigdy nie przysłyby do głowy ani władzom, ani projektantom, ani samym pojedynczym mieszkańcom, gdyby nie działali wspólnie. Tylko w ten sposób władze mogą mieć pewność, że ich działania przynoszą największą korzyść wyborcom, a poniesione na inwestycję nakłady (wielokrotnie wyższe od kosztów konsultacji) zostaną spożytkowane optymalnie.

Warto podkreślić, że tak staranny proces konsultacyjny nie wynikał z wymagań Unii Europejskiej. Projekt w ogóle nie będzie współfinansowany ze źródeł unijnych. Taka jest po prostu tradycja i kultura demokracji w cywilizacji zachodniej. W Polsce demokracja jest często mylona z systemem republikańskim - czyli wybieraniem władz na określony czas, które mogą rządzić jak chcą. Demokracja to coś więcej. Żeby to zrozumieć proponuję przyrzeć się samemu słowu - pochodzi z greckich *demos* - lud i *kratos* - władza. Demokracja to władza ludu - nie ograniczona tylko do wyborów, powinna być jak najszersza i jak najpełniejsza.

Jak konsultowaliśmy E-59

Ustawa prawo ochrony środowiska sprzed czerwca 2005 roku nie przewidywała udziału społecznego w przypadku inwestycji na terenach zamkniętych, do których zaliczają się linie kolejowe. Urzędy wojewódzkie, nie miały podstaw do wzięcia na siebie ciężaru dodatkowych czynności konsultacyjnych, gdyż mogłaby zostać posądzona o niegospodarność. Inwestor nie mógł ryzykować ograniczenia się do minimalnej procedury przewidzianej prawem. Ograniczenia polskiego prawa oraz wymagania Komisji Europejskiej otworzyły zatem możliwość niezależnym mediatorom, a zwłaszcza organizacjom pozarządowym, pokazania jak powinny wyglądać konsultacje społeczne.

O inwestycji

Konsultowany projekt przewidywał modernizację odcinka linii kolejowej E59 o długości 161,7 km pomiędzy Poznaniem i Wrocławiem. E59 to jedna z ważniejszych linii magistralnych w sieci kolejowej w Polsce. Jest to główne połączenie portu w Szczecinie z zapleczem lądowym oraz linia po której prowadzi obecnie najkrótsze (czasowo) kolejowe połączenie pasażerskie Wrocławia z Warszawą. Projekt modernizacji tego odcinka ma na celu dostosowanie go do europejskich standardów linii kolejowych, czyli możliwości prowadzenia pociągów osobowych z prędkością 160 km/h oraz pociągów towarowych z prędkością 120 km/h. Oznaczałoby to skrócenie czasu jazdy na tym odcinku z obecnych 115 minut docelowo do 75 minut. Ponieważ linia ta nie była budowana z myślą o takich parametrach, przewidziano jej całkowitą wymianę od podtorza po sieć trakcyjną. Zaplanowano wprowadzenie nowych elementów m.in. zdalny system sterowania ruchem. Miałyby powstać 2 nowe przystanki kolejowe, a wszystkie inne ulec gruntownej modernizacji. Nie byłaby modernizowana

jedynie stacja Leszno. Jako elementy linii kolejowej zaplanowano zmodernizowanie 18. mostów i 18. wiaduktów oraz 190. przepustów i wybudowanie 12. nowych wiaduktów drogowych lub kolejowych. Spośród istniejących 134 przejazdów kolejowych miałyby pozostać 74, a 60 ulec likwidacji. Projekt zakładał wykupy gruntów, głównie związane z budową dróg dojazdowych od zlikwidowanych przejazdów do najbliższych pozostawionych. Przewidziano także od razu elementy rekompensujące niedogodności związane z funkcjonowaniem linii kolejowej, np. ekrany akustyczne. Planowany zakres prac był duży, a więc okazji do sporów podczas konsultacji społecznych wiele.

Organizacja konsultacji według inwestora

Linia kolejowa na modernizowanym odcinku przebiega w granicach dwóch województw: wielkopolskiego i dolnośląskiego, w ramach których przecina 6 powiatów oraz 20 gmin. Konsultacje wymagały zatem co najmniej kilku spotkań konsultacyjnych ze społecznością lokalną zamieszkałą wzdłuż linii kolejowej. PKP PLK S.A zdecydowały się początkowo na przeprowadzenie trzech spotkań w Bojanowie i Rawiczu w województwie wielkopolskim oraz w Żmigrodzie w województwie dolnośląskim. Już sam dobór miejsc prowadzenia spotkań wydawał się dyskusyjny. Co więcej zamierzano umożliwić składanie wniosków do inwestycji jedynie podczas spotkań konsultacyjnych. Jednocześnie sama dokumentacja miała być udostępniona wyłącznie w zakresie Raportu Oceny Oddziaływania na Środowisko i też tylko podczas spotkań. Ponadto zakres umowy przewidywał poinformowanie samorządów i lokalnych środowisk opiniotwórczych, utworzenia strony internetowej, sporządzenie nagrań dźwiękowych spotka, protokołów i dokumentacji fotograficznej. Dla ogólnego poinformowania o inwestycji przygotowano ok. 900 sztuk plakatów i ok. 2000 sztuk ulotek do rozwieszenia

w gminach oraz na stacjach kolejowych objętych inwestycją. Plakaty nie zawierały informacji o prowadzonych konsultacjach. Taki proces udziału społecznego mógł nie spełnić wymagań Komisji Europejskiej dla projektów finansowanych z Funduszu Spójności, dlatego mediator konsultacji zdecydował się przekonać inwestora do rozszerzenia ich zakresu.

Rozszerzenie konsultacji

Aby zaprosić zainteresowanych na spotkania konsultacyjne postawiono na bezpośredni, nieodgraniczony dostęp do informacji. Plakaty i ogłoszenia z dodatkową informacją o spotkaniach konsultacyjnych rozwieszono nie tylko w urzędach jednostek samorządowych i na stacjach kolejowych, ale wszędzie gdzie tylko to było możliwe, np. na słupach ogłoszeniowych czy w sklepach. Samorządy oraz najważniejsze organizacje ekologiczne i społeczne z regionu



Pełna sala podczas spotkania konsultacyjnego z Żmigrodzie (fot. KR)

otrzymały informacje o spotkaniach konsultacyjnych e-mailem, pocztą lub telefonicznie. W podobny sposób zaproszono na spotkania prasę, która szczegółowo o nich informowała. Konsultacje społeczne otrzymały swoją stronę internetową w internecie – www.zm.org.pl/e59, gdzie była (i jest) dostępna większość informacji nt. planowanej inwestycji. Strona jest dostępna także poprzez link na głównej witrynie PKP PLK S.A. Strona internetowa zawiera nie tylko Raport OOS, ale także inne fragmenty studium wykonalności inwestycji, które nie stanowiły tajemnicy przedsiębiorcy. O planowanych spotkaniach konsultacyjnych informowano także za pośrednictwem internetowych list dyskusyjnych i mailowych.

Jednocześnie należało zapewnić publiczny wgląd do dokumentacji projektowej. Z pełną dokumentacją inwestycji można było zapoznawać się bezpośrednio w okresie 21 dni od 14 marca do 4 kwietnia 2005 w Regionalnych Oddziałach PKP PLK S.A. we Wrocławiu i Poznaniu. Jednocześnie przyjęto zasadę, że będzie ona także dostępna w trakcie spotkań konsultacyjnych, a także przez cały dzień przed spotkaniami. Dużym sukcesem i pomocą podczas spotkań było udostępnienie map pokazujących lokalizację planowanych działań w terenie. Dla uczestników spotkań przygotowano dodatkowe ulotki z podstawowymi informacjami o projekcie.

W efekcie doszło do sześciu spotkań konsultacyjnych. W dniach od 16 do 18 marca 2005 roku przeprowadzono spotkania publiczne w wyznaczonych przez PKP PLK S.A. miejscach, ale okazały się one niewystarczające. Dodatkowe spotkania wyłącznie z przedstawicielami samorządów odbyły się w Obornikach Śląskich i Żmigrodzie. Gmina Mosina poprosiła inwestora o zorganizowanie czwartego spotkania publicznego na jej terenie, które odbyło się 1 kwietnia 2005 roku. Co ważne, PKP PLK S.A. zdecydowała się na udział projektanta w dodatkowych spotkaniach. Jak się zresztą okazało jego udział wielokrotnie pozwalał wyjaśnić na bieżąco wiele kwestii spornych, albo zaproponować kompromisowe rozwiązania projektowe.

Do zadań wynajętego mediatora należało także udokumentowanie spotkań, ze szczególnym uwzględnieniem składanych do projektu wniosków i uwag. Mediator jednak przyjmował także uwagi kierowane listownie, telefonicznie i mailowo na jego adresy i numery telefonów w wyznaczonym terminie od 14 marca do 4 kwietnia 2005.

Jak można zauważyć organizacja konsultacji odbiegała znacznie od ogólnie przyjętej w kraju praktyki spełnienia tylko minimalnych wymagań procedury administracyjnej.

Przebieg konsultacji

Tak przeprowadzone konsultacje społeczne okazały się widoczne dla lokalnej społeczności. Na spotkaniach konsultacyjnych odnotowano frekwencję od ok. 20 do ok. 70 osób, przy czym często pojawiały się osoby spoza miast, co oznacza, że informacja docierała także do ludności wiejskiej, która z reguły jest gorzej poinformowana. Z kolei słabo reprezentowane były największe miasta na linii, czyli Wrocław i Poznań, być może dlatego, że tam informacja nie przedostała się

do mediów lub z powodu przeprowadzenia spotkań poza tymi miastami. Największą aktywność wykazali przedstawiciele władz samorządowych, zwłaszcza burmistrzowie miast. Dużo większą niż indywidualni mieszkańcy czy organizacje pozarządowe. Widać było, że bardzo dobrze orientują się w problemach mieszkańców i starają się dobrze reprezentować interesy nawet małych grup. Słabo natomiast były reprezentowane organizacje ekologiczne – mimo dobrego powiadomienia i faktu, że linia ta przebiega przez obszar parku narodowego i parku krajobrazowego. Prawdopodobnie inwestycja związana z koleją, zwłaszcza dotycząca linii istniejącej od ponad 100 lat nie wzbudziła żadnych kontrowersji w tym środowisku.

Najwięcej postulatów i wniosków do inwestycji dotyczyło przejazdów kolejowych, zwłaszcza pozostawienia tych wyznaczonych do likwidacji lub wybudowania skrzyżowań bezkolizyjnych. Przy okazji w dużej mierze zostały pokazane słabości obecnego systemu projektowania i finansowania krajowego systemu transportowego o znaczeniu krajowym. Okazało się, że brak jest wystarczającej współpracy pomiędzy PKP PLK S.A i GDDKiA, zwłaszcza w przypadku sąsiadujących ze sobą inwestycji. Utrudnieniem okazała się także stale niedostateczna informacja nt. funkcjonowania zrestrukturyzowanej PKP, gdyż często należało tłumaczyć np. że dworce kolejowe nie są własnością PKP PLK S.A. i nie mogą zostać zmodernizowane.

Inne wnioski dotyczyły najczęściej budowy ekranów akustycznych, a także zachowania istniejącej, ale nieużywanej infrastruktury kolejowej. Ogółem w terminie złożono 60 wniosków. Spóźnione wnioski również zostały przekazane inwestorowi. Liczbę złożonych wniosków można uznać za znaczną, ale ogólny odbiór projektu był pozytywny. Nie pojawił się ani razu postulat negujący tę inwestycję lub całkowicie podważający jej założenia. Wprost przeciwnie, często podkreślano oczywistość modernizacji do współczesnych standardów wyeksploatowanej i bardzo przestarzałej infrastruktury.

Wnioski

Konsultacje w zaproponowanej formie okazały się bardzo potrzebne i przyniosły przynajmniej jedną bardzo wymierną korzyść. Inwestor nawiązał szeroką współpracę z samorządami lokalnymi. Przy czym samorzady nie tylko wysuwały roszczenia wobec inwestora, ale także były w stanie wskazać rozwiązania korzystniejsze, zwłaszcza finansowo, zarówno dla niego, jak i społeczności lokalnej. Naszym zdaniem taka współpraca jest celem konsultacji społecznych, które nie wiedzieć czemu zostały przez wiele samorządów i inwestorów zepchnięte do świata niechcianych i nie lubianych procedur obowiązkowych, które należy wykonać. Tymczasem dobrze prowadzone konsultacje społeczne są jednym z elementów sprzyjających dobremu klimatowi wokół inwestycji, a tym samym oddziałujących na tzw. klimat biznesowy lokalnej społeczności.

Jednocześnie warto na koniec wspomnieć o tym, że zwłaszcza dla tak dużych inwestycji jakimi



Dyskusja z projektantem daje lepsze efekty, niż najlepiej umotywowane uwagi pisemne (fot. KR)

są zazwyczaj inwestycje liniowe - kolejowe czy drogowe, prowadzenie konsultacji społecznych w sposób otwarty i aktywny po prostu się opłaca. Przy planowanych wydatkach na modernizację konsultowanego odcinka linii E59 rzędu 640 mln złotych, organizacja omówionych konsultacji społecznych kosztowała jedynie 11 tys. złotych (nie licząc kosztów uczestnictwa w spotkaniach projektantów i inwestorów). To znacznie mniej niż promil planowanych do poniesienia kosztów. Ale nawet jeśli koszty te miałyby wynieść 1% kosztów przygotowania i realizacji inwestycji, jest to naprawdę mała cena za obniżenie ryzyka pojawienia się dokuczliwych protestów społecznych, jeśli konsultacje nie były prowadzone lub były minimalne.

Wojciech Szymalski

Fundusze unijne a jakość procedur Ocen Oddziaływania na Środowisko

Jak się okazuje fundusze unijne przyniosły Polsce nie tylko potrzebny zastrzyk kapitału i inwestycje, ale także udoskonalenie procedur ocen oddziaływania na środowisko, zwłaszcza części związanej z udziałem społeczeństwa. Ten artykuł ma na celu przybliżenie zarówno dobrych, jak i złych praktyk, które pojawiły się w związku z falą konsultacji społecznych inwestycji ubiegających się o dofinansowanie z UE. Z tego przeglądu warto wysnuć wnioski nie tylko w zakresie procedur OOŚ inwestycji, ale także w szerszym kontekście sposobu prowadzenia polityki regionalnej.

Zagadnienia prawne OOŚ inwestycji unijnych.

W polu zainteresowania autora tego artykułu znajdują się głównie inwestycje proponowane do finansowania z Funduszu Spójności oraz Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego.

Inwestycje dofinansowane z Funduszu Spójności podlegają bezwzględnie procedurze OOŚ na podstawie art. 10 (4) Rozporządzenia Rady z dn. 16 maja 1994 nr 1164/94/WE ustanawiającego Fundusz Spójności [1]. Artykuł ten ustala informacje wymagane we wniosku o dofinansowanie i wśród nich są dokumenty potwierdzające zakończenie procedury OOŚ.

W ZPORR inwestycje ubiegające się o dofinansowanie unijne także wymagają udokumentowania oceny oddziaływania na środowisko na podstawie art. 26 ust. 1 p. g Rozporządzenia Rady z dn. 21 czerwca 1999 r. ustanawiającego przepisy ogólne w sprawie funduszy strukturalnych [2]. Ten fakt podkreślały także instrukcje Ministerstwa Gospodarki i Pracy w zakresie przygotowywania studiów wykonalności tych inwestycji [3].

I chociaż te regulacje nie wprowadziły istotnego novum w zakresie OOŚ, to istotna okazała się opublikowana w marcu 2005 informacja Komisji Europejskiej o tym, że może wstrzymać finansowanie projektów w Polsce na sumę prawie 1,5 mld EUR z powodu braków procedury OOŚ dla wielu projektów [4]. Komisja wystąpiła w tym wypadku jako wymagający grantodawca wobec podmiotów realizujących cele jego programów pomocy. Informacja ta doprowadziła do szybkiego opracowania wytycznych odnośnie postępowania w zakresie OOŚ dla przedsięwzięć współfinansowanych z Funduszu Spójności [5]. Właśnie ten funkcjonujący obok porządku prawnego dokument stał się podstawą do dużo bardziej ambitnie prowadzonych konsultacji społecznych.

Obserwacje

Przedstawiony poniżej opis praktyk konsultacyjnych jest wynikiem obserwacji postępowań z udziałem społeczeństwa, prowadzonych przez autora od marca 2005 roku. W maju i czerwcu przeprowadzono także szereg rozmów z osobami odpowiedzialnymi za konsultacje wybranych inwestycji. Podczas rozmów wypełniano kwestionariusz z pytaniami dotyczącymi m.in. znajomości podstaw prawnych prowadzonych OOŚ, czasu trwania konsultacji, sposobu ich prowadzenia, rozpatrywania wniosków i dokumentowania przebiegu oraz roli samorządów w konsultacjach. Udało się uzyskać informacje o konsultacjach prowadzonych przez następujące firmy lub instytucje: GDDKiA, PLK PLK S.A., MPWiK w Warszawie, Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, Metro Warszawskie Sp. z o.o., Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Zakład Utylizacyjny z Gdańska. Zaobserwowane praktyki odniesiono do stosowanej według polskiego prawa procedury i praktyki OOŚ [6].

DONIESIENIA KOLEJOWE

Zielone Mazowsze na Opolszczyźnie...

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze wygrało przetarg na prowadzenie koordynacji komunikacji kolejowej w Województwie Opolskim w 2006 roku. Umowę na wykonanie zlecenia podpisano 1 lutego 2006 roku. Tym samym Biuro Koordynacji Komunikacji Kolejowej w Opolu będzie kontynuowało swoją działalność z 2005 roku, poprawiając ofertę kolejową w województwie. Przypomnijmy, że w 2005 roku doszło do przywrócenia ruchu kolejowego na dwóch zamkniętych dla ruchu pasażerskiego liniach kolejowych na Opolszczyźnie: Nysa-Brzeg w lutym i Opole-Kluczbork w październiku. Główne osiągnięcie zespołu kierowanego przez Stanisława Biegę, to wdrożenie cyklicznego rozkładu jazdy na całej sieci kolejowej regionu, w tym na liniach jednotorowych, np. Opole-Fosowskie-Zawadzkie. W 2005 roku uruchomiono stronę internetową Biura o adresie www.opole.zm.org.pl, gdzie można zgłaszać uwagi i wnioski dotyczące komunikacji kolejowej na Opolszczyźnie. Dzięki prostszemu i bogatszemu rozkładowi opracowanemu przez zespół Biura Koordynacji liczba pasażerów na Opolszczyźnie wzrosła w latach 2002-2005 o 10% (ok. 1 mln pasażerów) podczas gdy w skali kraju zmalała w latach 2002-2004 o ok. 12%. Wszystko to tylko za ok. 100 tys. złotych rocznie – w 2006 roku za 98 820 złotych brutto.

... oraz na Śląsku

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze w konsorcjum z Politechniką Krakowską podpisało umowę z Zarządem Województwa Śląskiego, reprezentowanym przez Jana Grełę - wicemarszałka oraz Wiesława Marasa - członka Zarządu, na wykonanie analiz dotyczących uruchomienia równoodstępnej komunikacji kolejowej w relacji Tychy Miasto - Katowice - Sosnowiec. Konsorcjum zostało wybrane w przetargu spośród pięciu oferentów. W ramach opracowania zostaną między innymi ocenione spodziewane potoki ruchu, określone minimalne parametry konkurencyjności oferty (czas przejazdu, częstotliwość, cena), niezbędne inwestycje, działania organizacyjne (np. wspólny system taryfowy z innymi przewoźnikami), oszacowane koszty i dokonana uproszczona analiza ekonomiczna. Zostanie także przeanalizowana możliwość budowy nowych przystanków, przygotowane ich koncepcje wraz z integracją z komunikacją miejską czy parkingami Park&Ride. Będzie także analizowana możliwość wydłużenia linii do Oświęcimia. Termin realizacji opracowań określono na 26 czerwca. Mają one posłużyć do przygotowania wniosków do Regionalnego Programu Operacyjnego w okresie 2007-13.

Motywacja prowadzenia konsultacji

Pierwsza obserwacja ma charakter neutralny, ale bardzo ważny dla kontekstu badanych procesur OOS i dotyczy motywacji prowadzenia konsultacji społecznych. Trzeba podkreślić, że w procedurze OOS zwykłych inwestycji stawką gry pomiędzy stronami jest realizacja inwestycji, która dopiero może przynieść określony zysk. Natomiast w przypadku inwestycji unijnych stawką prowadzonych konsultacji i ocen jest także niebagatelny dodatkowy prezent w postaci znacznego, często 90% dofinansowania inwestycji przez Komisję Europejską. Ta świadomość zmienia ocenę przedstawionych poniżej zarówno złych, jak i dobrych zjawisk.

Rola inwestora

Według ustawy Prawo Ochrony Środowiska podmiotem prowadzącym konsultacje inwestycji, jest organ samorządu lub administracji państwowej, który wydaje decyzję - pozwolenie na realizację inwestycji. Inwestor składa wnioski o wydanie decyzji i czeka na wynik procedury administracyjnej. Tymczasem przy konsultacjach inwestycji unijnych jest inaczej. W większości przypadków instytucją prowadzącą konsultacje jest inwestor. Efektem konsultacji jest najczęściej obszerna dokumentacja dołączana do wniosku o dofinansowanie inwestycji ze środków UE.

Rola organu administracji wydającego decyzję

Fakt, że obserwacje na potrzeby tego artykułu były prowadzone głównie w instytucjach i firmach będących organami samorządu lub spółkami komunalnymi, zaburza obraz roli organu administracji. W badanych przypadkach samorządy były najczęściej odpowiedzialne za wydanie decyzji zezwalających na realizację inwestycji, ale były też de facto zainteresowanymi w pozytywnym wyniku konsultacji. Wobec tego w większości przypadków samorządy, jako organy wydające decyzje administracyjne były podmiotami, których rola sprowadzała się do wydania odpowiednich zaświadczeń.

Są jednak wyjątki. Chodzi tu szczególnie o konsultacje prowadzone przez GDDKiA oraz PKP PLK S.A., których inwestycje wymagają decyzji administracyjnych przedstawicieli organów rządowych - wojewodów. Ci inwestorzy angażowali organ wydający decyzję administracyjną potrzebną do wniosku unijnego, jako obserwatora i kontrolera przebiegu konsultacji, które prowadzili sami. Na przykład PKP PLK S.A. uzyskiwało od urzędów wojewódzkich oficjalne potwierdzenie przeprowadzenia konsultacji inwestycji dołączane do raportu procedury OOS.

Wczesny etap konsultacji

W wyniku wspomnianej konstruktywnej zamiany ról konsultacje prowadzone są na wcześniejszym etapie niż kiedy przeprowadza je organ decyzyjny. Bowiemy inwestor prowadzący konsultacje, a także często projektant przedsięwzięcia, są podmiotami aktywnymi, kontaktującymi się bezpośrednio ze społeczeństwem i reagującymi na wnioski stron. Prowadzona jest otwarta, bezpośrednia dyskusja z realizatorem inwestycji, która łatwiej może doprowadzić do zmian projektu. Niekiedy nawet tych zmian jest zbyt wiele. Na przykład konsultacje modernizacji linii kolejowej E-59 były tak owocne we wnioski, że ich uwzględnienie spowodowało zagrożenie

powtórzenia procedury uzyskania decyzji lokalizacyjnej, którą uzyskano wcześniej. Uniemożliwiłoby to złożenie pełnej aplikacji o dofinansowanie w wyznaczonym terminie [7].

Zanieczyszczający bardziej płaci...

W przypadku konsultacji organizowanych przez inwestora to on ponosi koszty ich prowadzenia, co z kolei prowadzi do pełniejszego zastosowania zasady „zanieczyszczający płaci”, mimo iż koszty konsultacji są często znikome wobec kosztów inwestycji, np. koszt konsultacji modernizacji linii kolejowej E-59 stanowił znacznie poniżej promila kosztu inwestycji. Nawet przy takich kosztach pamiętajmy jednak, że zanieczyszczającym nie jest organ wydający decyzję administracyjną, ale inwestor. Oczywiście środki przeznaczone na potrzeby procedury OoŚ są najczęściej minimalizowane, bo konsultacje są postrzegane zarówno przez organ wydający decyzję, jak inwestora jako zło konieczne. Jednak w przypadku gdy to organ wydający decyzję prowadzi konsultacje, minimalizacja wydatków prowadzi często do redukcji kontaktu ze społeczeństwem. Inwestor natomiast, kiedy musi przygotować dokumentację z przeprowadzonych konsultacji, która udowadnia, że społeczność lokalna akceptuje inwestycję, w sposób najbardziej efektywny aktywizuje społeczność do wzięcia udziału w konsultacjach.

...inwestor się bardziej stara

W obserwowanych konsultacjach powszechnie stosowano inicjatywy prowokujące do udziału w spotkaniach dużą liczbę osób. Podejmowano działania, które można łatwo udokumentować fotograficznie, fonicznie lub protokołarnie. Przykłady dobrych praktyk i ciekawych zjawisk, jakie się pojawiły w konsultacjach prowadzonych przez inwestorów, to:

- Zatrudnianie niezależnych mediatorów dla potrzeb organizacji spotkań konsultacyjnych i zbierania wniosków, np. Zakład Utylizacyjny z Gdańska, PKP PLK S.A., ZDM w Warszawie. Mediatorami bywały niekiedy organizacje pozarządowe.
- Organizacja wielu spotkań konsultacyjnych z przedstawicielami różnych środowisk (mieszkańcami, samorządami, NGO) zamiast jednej rozprawy administracyjnej, np. MPWiK – Warszawa, PKP PLK S.A., GDDKiA.
- Konsultacje zwykle trwały dłużej niż przepisowe 21 dni, np. Zakład Utylizacyjny, MPWiK – 2 miesiące, ZTM – ponad 3 miesiące.
- Możliwość wglądu nie tylko do Oceny Oddziaływania na Środowisko, ale także do np. studium wykonalności inwestycji – PKP PLK S.A.
- Infolinie lub dyżury konsultacyjne dla mieszkańców – MPWiK, ZDM.
- Przeprowadzenie sondażu (ankiety) wśród mieszkańców miasta lub wybranej grupy docelowej, np. Zakład Utylizacyjny z Gdańska, ZTM Warszawa.
- Konkursy dla dzieci – MPWiK Warszawa.
- Wystawy projektów – MPWiK, Metro Warszawskie.

Konsultacje cząstkowe

Oprócz pozytywnych obserwacji są jednak także przypadki negatywne. Są one związane przede wszystkim z inwestycjami, wobec których zaakceptowanie już złożonego wniosku uzależniono od uzupełnienia dokumentacji procedury OoŚ. Inwestorzy w takich wypadkach nie prowadzili już pełnych konsultacji od początku, a jedynie troszczyli się o uzupełnienie brakujących dokumentów. Zaowocowało to prowadzeniem cząstkowych konsultacji, które:

ciąg dalszy na str. 15

Konsultujemy Opole Takt 2010

Na stronie internetowej www.opole.zm.org.pl Biuro Koordynacji Komunikacji Kolejowej umieściło planowane rozkłady jazdy na sieci kolejowej województwa opolskiego w roku 2010 (<http://opole.zm.org.pl/?t=2010rpo>). Rozkład jazdy umieszczono jako wzorzec do jakiego powinna dążyć ewolucja rozkładu jazdy pociągów w poszczególnych regionach w Polsce. Głównie założenie perspektywicznego rozkładu jazdy to znaczne wzbogacenie oferty, przy bardziej efektywnym wykorzystaniu posiadanego taboru, a tym samym mniejszych kosztach na jednostkę pracy przewozowej (pockm). Podobne bogaty rozkład jazdy jest na przykład w Czechach, gdzie dotacje do przewozów wynoszą od 2,5 do 5 zł/km i są mniejsze niż w Polsce, gdzie w 2006 roku to średnio 11,45 zł/km. Cykliczny rozkład jazdy zostanie wzbogacony, np. na linii Opole-Kluczbork do nawet 14 pociągów (obecnie 3). Dalszy rozwój oferty jest zakładany głównie poprzez zupełną rezygnację z zastosowania podwójnych składów ezr oraz tzw. bisowanie, czyli dodatkowe pociągi przyspieszone kursujące pomiędzy standardowym taktiem. Część z tych rozwiązań może wejść w życie już z rozkładem jazdy 2006/07.

Mazowieckie szynobusy pojadą do...

...Sierpca i Radzymina. Jak się dowiedzieliśmy od 1 czerwca br. pozyskane z Niemiec dla Kolei Mazowieckich szynobusy mają obsługiwać linie kolejowe Nasielsk-Sierpc i Legionowo-Radzymin-Tłuszcz. Dobre wieści dla mieszkańców tych miejscowości są zły dla ludności mieszkającej wzdłuż linii kolejowej Radom-Drzewica. Choć Koleje Mazowieckie złożyły karty zamówień na pociągi z literą F dla tej linii kolejowej uruchomienie tego połączenia znacznie się opóźni. Zapytaliśmy o powody tej decyzji Grzegorza Kucińskiego z zarządu spółki:

- Nadal myślimy o uruchomieniu komunikacji kolejowej między Radomiem i Drzewicą. W tamtym rejonie nie mamy jednak na razie żadnej bazy do obsługi szynobusów. Do obecnej bazy w Tłuszczu jest stamtąd za daleko i obsługa tej linii szynobusami mogłaby się okazać zbyt droga ze względu na przejazdy służbowe.

Uruchomienie nowych linii kolejowych na Mazowszu i tak opóźniło się o ponad pół roku. Zapowiadano je już podczas prezentacji rozkładu jazdy w listopadzie 2005. Wszystko zależało od sprowadzenia szynobusów zakupionych od DB Regio. Mimo iż pierwsze z nich przyjechały do Polski już w październiku 2005 (obsługują linię kolejową Tłuszcz-Ostrołęka), to na kolejne trzeba było czekać aż do początku lutego br. Samorząd Województwa planuje zakupić kolejne szynobusy, tym razem z Austrii. OBB zamierza wycofać część takiego taboru z eksploatacji w grudniu br. W styczniu br. Samorząd Województwa kupił dwa elektryczne zespoły trakcyjne (do remontu), pozyskane od SKM z Trójmiasta. W fazie rozstrzygnięcia jest przetarg na 10 nowych ezr dla Mazowsza. Planowany jest zakup pociągów typu push&pull.

Krzysztof Rytel

Rozmyślania w podróży



Piszę ten felieton w podróży do Londynu. Mój tamtejszy dotychczasowy pracodawca stał się niedawno moim klientem, a ja właścicielem firmy. Nie lecę do niego „biedalotem”, tylko jadę pociągiem. Tak nakazuje mi mój ekologiczny styl życia. Oprócz tego, to inny standard podróżowania. Żadnych plastikowych kubków i widelców, tandetnych okładzin - wszystko solidne, ładne, współpasażerowie też jakby lepsi. No i zawsze można wstać, przejść się, a z koniecznych przesiadek zrobić przerwy turystyczne. A wszystko niewiele drożej od biletu autobusowego - przy odpowiednio wczesnej rezerwacji.

W zeszłym roku było wygodniej, bo pociąg Kiepura dojeżdżał do Brukseli, gdzie od razu przesiadałem się na Eurostara. Teraz dochodzi jeszcze jedna przesiadka – w Kolonii. Cały czas mam żal do prezesa Prześlugi, że nie umiał wykorzystać tego połączenia z Brukselą. Dziwi mnie, że przy półmilionowej rzeszy Polaków pracujących na wyspach, tysiącach pasażerów przewożonych samolotami między Polską i Anglią każdego dnia i kilkudziesięciu autokarach dziennie (dzień przed wigilią sam Orbis podstawiał z Londynu ponad 40 autobusów), nie wpadł na pomysł, by stworzyć razem z Eurostarem tanie połączenie kolejowe. A konkurencyjność przynajmniej względem autobusów była. Czas przejazdu 19 godzin zamiast 24 i dużo wyższy komfort przy podobnej cenie. Właściwie to była tylko noc w kuzetce, a rano jeszcze 2,5 godziny jazdy drugim pociągiem. Coś jak wyjazd do miasteczka pod czeską Pragę.

Dzisiaj PKP Intercity rozczarowało mnie po raz kolejny. Nie za bardzo dowierzałem punktualności pociągu Jan Kiepura, więc bezpiecznie zarezerwowałem następny pociąg po prawie godzinie od jego przyjazdu do Kolonii. Niestety Kiepura spóźnił się ponad godzinę. Spóźnienie powstało głównie po polskiej stronie, właściwie to już od Warszawy jechał jakoś wolno.

Mile zaskoczyły mnie natomiast koleje niemieckie. Myślałem że będzie tak: na dworcu w Kolonii idę do punktu obsługi klienta i dostaję potwierdzenie, że mój pociąg spóźnił się na tyle, że nie zdążyłem na wykupione dalsze połączenie. Następnie kupuję bilet na najbliższy pociąg do Brukseli, a w kraju przedstawiam wszystkie kwity w Intercity i dostaję zwrot dodatkowych kosztów. A odbyło się tak, że dostałem zaświadczenie, że mój bilet jest ważny bez żadnych opłat w najbliższym pociągu. Pomimo, że pociągiem tym był ICE kolei niemieckich, a ja miałem bilet na Thalysa kolei francuskich, w dodatku po promocyjnej cenie, bez możliwości zwrotu czy wymiany.

Cóż, prawa pasażera w transporcie publicznym - to sfera, w której mamy w Polsce wiele do zrobienia. Znam przykłady miast skandynawskich, gdzie regulaminy komunikacji miejskiej są w całości spisem tego, do czego pasażer ma prawo, a nie czego pasażerowi się zakazuje. W szczególności w przypadku „wypadnięcia” autobusu z kursu, pasażer ma prawo wziąć taksówkę na koszt przewoźnika.

Ale i u nas coś się zmienia. Ostatnio Koleje Mazowieckie udzieliły bonifikaty w wysokości 10% na bilety miesięczne

i 3% na kwartalne kupowane w marcu - jako rekompensatę utrudnień jakie nastąpiły w ruchu pociągów. Były one związane z nagłym wzrostem liczby uszkodzeń kół, wykrywanych przez automatyczne urządzenia na zmodernizowanej linii E 20 (kierunki na Sochaczew i Siedlce). Urządzenia działały wadliwie prawdopodobnie w wyniku długotrwałych mrozów. Przyczyną tego były liczne opóźnienia i skracanie długości pociągów z powodu kierowania kolejnych jednostek do warsztatów, co powodowało tłok w pociągach. Myślę, że to było bardzo ważne wydarzenie i powinno zostać odnotowane. Pierwszy tak wyraźny - bo wyrażony finansowo, sygnał, że przewoźnik traktuje pasażerów poważnie i chce ponosić odpowiedzialność za jakość usługi.

A skoro już jestem przy Kolejach Mazowieckich, nasuwa mi się inna refleksja. Jak wiadomo KM nie posiadają własnego taboru, tylko wynajmują tabor od wspólnika - Przewozów Regionalnych. Jest to skąd inąd skandal, bo co to za wspólnik, który już od półtora roku wykrcęca się od przekazania taboru do spółki, tylko każe sobie za niego słono płacić? Właściwie kwalifikuje się to pod działanie na szkodę spółki. Ciekawostką jest to, że poza 184 jednostkami elektrycznymi przypisanymi do KM, Przewozy Regionalne wypożyczają tej cierpiącej na braki taborowe, w związku z ciągle zwiększaną ofertą, spółce, także dodatkowy tabor. W zeszłym roku było to kilkanaście dodatkowych jednostek, w tym roku, z uwagi na rzekome braki w samych Przewozach Regionalnych, jest ich tylko kilka, ale za to doszły składy wagonów piętrowych - ciągnięte przez lokomotywy Cargo na trasie radomskiej.

Po analizie wyników finansowych obu spółek za 2005 rok, nasuwa mi się pomysł, że byłoby najlepiej, gdyby PKP PR wypożyczyło Kolejom Mazowieckim cały swój tabor i przekazało wszystkich pracowników. Skoro PKP PR nie bardzo potrafią i chcą wozic pasażerów, a Kolejom Mazowieckim to wychodzi, to niech przejmą pociągi w całym kraju. Od lat zastanawiałem się z czego będzie żyć PKP PR, kiedy już zlikwiduje wszystkie pociągi - czy zamierza rozpocząć inną działalność - na przykład handel bielizną? Cóż, może nieźle żyć z wynajmu taboru - przynajmniej do póki samorządy nie skompletują sobie go same. A to powinno zająć kilkanaście lat. Na pewno wystarczy na godziwe wynagrodzenia całego zarządu i licznych kierowników średniego szczebla. Chętnie byłbym za tym, żeby sobie spokojnie z tego żyli następne 10 lat - pod warunkiem, że nie będą mieli żadnego wpływu na kolej.



MPWiK w Warszawie – dobre konsultacje

Przykładem wzorcowo przeprowadzonych konsultacji społecznych mogą być te zorganizowane przez MPWiK w Warszawie przed inwestycją „Zaopatrzenie w wodę i oczyszczanie ścieków w Warszawie”. W ramach projektu mają być wybudowane kolektory, w tym pod dnem Wisły, doprowadzające ścieki z lewobrzeżnej części miasta do oczyszczalni Czajka oraz zmodernizowana i rozbudowana sama oczyszczalnia. Najbardziej kontrowersyjnym elementem jest budowa spalarni osadów ściekowych z oczyszczalni – na jej terenie.

Firma wyszła z założenia, że zasadniczy problem realizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych leży nie tyle w sferze analiz technicznych, ile w uzyskaniu możliwie szerokiej akceptacji zainteresowanych grup społecznych dla poczynań inwestora. (cyt. ze strony internetowej www.mpwik.com.pl) Na stronie internetowej firmy znajdziemy kilkanaście kroków, które kolejno podjęto w ramach konsultacji. Można wyróżnić wyraźne trzy fazy konsultacji:

Szerokie poinformowanie różnych grup o rozpoczęciu konsultacji i inwestycji, m.in. bezpośrednio władz samorządowych, organizacji pozarządowych i pośrednio mieszkańców poprzez prasę lokalną (firma zwiększyła nakład jednego z numerów lokalnej gazety poświęconego w całości inwestycji);

Działania konsultacyjne, stanowiące połączenie działań informacyjnych, tj. wystawy dotyczące projektu, konferencje prasowe, punkty informacyjne, ulotki, oraz mających na celu pozyskanie opinii mieszkańców o inwestycji tj. spotkania z mieszkańcami i organizacjami pozarządowymi, konkursy dla dzieci, zbieranie wniosków poprzez infolinię i punkty konsultacyjne oraz pocztę e-mail; Ewaluację konsultacji i jej wyników, na której firma oparła dalsze działania związane z projektem i informowaniem o nim.

Jak się okazuje opłaciło się poważnie potraktować uczestników konsultacji. Poprzez dobrą informację o zastosowanej technologii MPWiK skutecznie przekonała niektórych potencjalnych oponentów. Firma zorganizowała m.in. wycieczkę do spalarni osadów ściekowych w Berlinie, stosującej technologie, które mają być zastosowane w Warszawie. Warto przytoczyć opinię Piotra Rymarowicza z Fundacji Wspierania Inicjatyw Ekologicznych, który wcześniej nie dopuścił do budowy kilkudziesięciu spalarni odpadów komunalnych w Polsce:

-Konsultacje spełniły moje oczekiwania. Po raz pierwszy w swojej działalności spotkałem się z sytuacją, kiedy o inwestycji mającej wpływ na środowisko poinformował mnie sam inwestor, a nie zaniepokojona grupa mieszkańców. Dla mnie to ewenement. Według mnie konsultacje odbyły się zgodnie ze wszystkimi standardami.

Nic też dziwnego, że projekt otrzymał jak dotychczas największą dotację z Funduszu Spójności w części środowisko 248 mln zł (62%) i wkrótce rozpoczną się prace budowlane. W efekcie za kilka lat wszystkie ścieki stolicy będą oczyszczane.

Żuławska Kolej Dojazdowa chce inwestować

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, zarządca Żuławskiej Kolei Dojazdowej planuje inwestycje. Na początek mają być odremontowane wagoniki pasażerskie. Przede wszystkim zostanie wymienione ogrzewanie i poprawi się wygląd wagoników. Poprawa wizerunku wiąże się z planami uruchomienia od września regularnych połączeń kolejowych między Nowym Dworem Gdańskim a Ostaszewem na Mierzei Wiślanej. Ale Towarzystwo ma również bardziej ambitne plany.

- Chcemy zainwestować w instalację do produkcji biopaliw - powiedział nam Paweł Pleśniar - Podobną uruchomiło niedawno Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych z Kalisza. Używanie biopaliw jest znacząco tańsze, niż oleju napędowego. Następnie będziemy szukać środków na remont infrastruktury. Dzięki inwestycjom uruchomimy kolejne regularne połączenia kolejowe obsługujące gminy na Żuławach. Wiele zależy od zaangażowania samorządów lokalnych w te pomysły. Żuławska Kolej Dojazdowa posiada zabytkową infrastrukturę, m.in. jedyny w Europie obrotowy, kolejowy most drewniany. Tak więc kolejka ma wyjątkową wartość turystyczną i zabytkową. Dzięki temu będzie łatwiej ubiegać się o fundusze europejskie. PTMKŻ liczy także na środki z Wojewódzkich Funduszy Ochrony Środowiska, choć te nie traktują inwestycji w transport kolejowy jako priorytetu, mimo iż kolej jest ekologicznym środkiem transportu.

G – pociągi na cenzurowanym

PKP Przewozy Regionalne nie podpisało jeszcze ośmiu umów z samorządami na dotowanie regionalnych przewozów pasażerskich. Umowy podpisały: Świętokrzyskie (10,1 mln zł), Zachodniopomorskie (29,3 mln zł), Podkarpackie (27 mln zł), Lubelskie (24 mln zł), Lubuskie (20,2 mln zł), Podlaskie (7 mln zł), Warmińsko-Mazurskie (20,4 mln zł). Paradoksalnie wyższe niż dotychczas dotacje nie oznaczają zwiększenia liczby pociągów. Od 1 kwietnia PKP Przewozy Regionalne likwidują 131 pociągów spośród 2765 pociągów regionalnych uruchamianych przez tę firmę w całym kraju. Są to wybrane połączenia z oznaczonych w rozkładzie literą G (kursuje do odwołania). Dalsze 758 pociągów ma zostać zlikwidowanych 30 czerwca, jeżeli nie dojdzie do porozumienia kolei z samorządami. Wszystkie oczekiwania PKP spełnił jedynie samorząd województwa świętokrzyskiego. Trzeba jednak przyznać, że było to łatwe, gdyż PKP żądało jedynie 1 mln zł więcej, niż chcieli dać samorządowcy. Przy czym dodajmy, że przy globalnej kwocie dotacji do przewozów na poziomie 780 mln złotych, o 242 mln zł wyższej, niż w wyliczeniach wicepremiera Jerzego Hausnera z 2004 roku, wszystkie województwa, które podpisały umowy, otrzymały żądania PKP niższe, niż szacował Hausner. Z pozostałych województw kwoty wyższe od tzw. kwot hausnerowskich otrzymały jedynie Opolskie, Dolnośląskie i Śląskie. Województwa te od samego początku negocjacji przeznaczały więcej pieniędzy na kolej niż szacował Hausner, a mimo to negocjacje z PKP są burzliwe i trudne.

Centrum Zrównoważonego Transportu Zielonego Mazowsza zaprasza na konferencję "Zarządzanie pasażerskim transportem kolejowym"



5 czerwca 2006 r., godz. 11:00
Warszawa

Centrum Konferencyjne Puławska
- sala SIGMA, ul. Puławska 15

W programie:

- Jak skutecznie kontrolować dotacje dla przewoźników?
- Koleje samorządowe - czy i jak to działa?
- Wolny rynek przewoźników, czyli przetargi na kolej regionalną.

Liczba miejsc ograniczona.
Zgłoszenia do 12 maja 2006 r.
Szczegółowe informacje www.czt.zm.org.pl

Konferencja jest dofinansowana z funduszy Unii Europejskiej i budżetu państwa



Poradnik samorządowego organizatora udziału społecznego w podejmowaniu decyzji:

Działaj wcześniej – Powinieneś umożliwić udział społeczeństwa *na tyle wcześniej*, że wszystkie warianty realizacji inwestycji będą jeszcze możliwe (art. 6. ust. 4 Konwencji z Aarhus, Dz. U. z 2003 r. nr 78 poz. 706). W szczególności sama decyzja o realizacji inwestycji nie powinna być jeszcze powzięta, gdyż jednym z możliwych wariantów powinno być jej zaniechanie. Im wcześniej poinformujesz obywateli o planowanej inwestycji, tym więcej czasu będą mieli na jej zaakceptowanie. Ludzie nie lubią być zaskakiwani i tym bardziej protestują, jeśli niekorzystna wiadomość dotarła do nich późno. Podobnie, jeśli czują, że decyzja, która ich dotyczy została podjęta za ich plecami.

Informuj skutecznie – Zadbaj, aby informacja o planowanym przedsięwzięciu i treści wniosku na podstawie którego decyzja ma być podjęta, rodzaju możliwych rozstrzygnięć i władzy publicznej właściwej do wydania decyzji faktycznie dotarła do zainteresowanej społeczności (art. 6, ust. 2, p. a-c, Aarhus). Dostęp do informacji powinien być możliwy dla każdego, kto mógłby wziąć w procesie konsultacyjnym udział. Internet dociera do milionów ludzi, ale ogłoszenie w internecie wcale nie musi dotrzeć do najbardziej zainteresowanych sąsiadów planowanej inwestycji, którzy nie posługują się komputerem. Ogłoszenie na tablicy informacyjnej w urzędzie gminy zobaczą tylko Ci, którzy przyjdą do urzędu w czasie jego wywieszczenia. Nie wszyscy mieszkańcy czytają lokalną gazetę, która wygrała przetarg na zamieszczanie obwieszczeń urzędowych. Społeczność powinna być poinformowana w sposób, *bądź publiczny, bądź indywidualny* (art. 6, ust. 2, Aarhus). Ale im więcej kanałów informacyjnych wybierzesz tym lepiej poinformujesz o planowanej inwestycji. Warto także upewnić się, że informacja, którą rozpowszechniamy faktycznie dociera do społeczności, np. poprzez badanie opinii publicznej lub ankietę ewaluacyjną dostępną dla wszystkich, którzy odwiedzają urząd w sprawie związanej

z danym przedsięwzięciem. Wyniki badania lub ankiety ułatwią Ci kolejne konsultacje.

Postaw na bezpośredniość - Ty określasz reguły gry, a więc musisz poinformować jej uczestników, o przewidywanej procedurze: terminie jej wszczęcia, możliwości udziału społeczeństwa, czasie i miejscu przewidywanej rozprawy publicznej (spotkania konsultacyjnego), miejscu, gdzie wyłożono informacje do wglądu i rodzaju udostępnionych informacji oraz władzy publicznej, do której należy zgłaszać wnioski w określonym terminie (art. 6, ust. 2, p. d, Aarhus). Naszym zdaniem jedną z reguł powinna być bezpośredniość. W twoim urzędzie na pewną są dostępne kontakty do organizacji pozarządowych, które warto zaprosić osobiście. Pamiętaj, że *organizacje pozarządowe działające na rzecz ochrony środowiska i spełniające wymagania przewidziane w prawie krajowym uważa się za posiadające interes w podejmowanej decyzji dotyczącej środowiska* (art. 2, ust 5, Aarhus) Twój urząd na pewno posiada informacje o wszystkich sąsiadach inwestycji, których należałoby poinformować. Następnie, choć nie musisz, wybierz drogę rozprawy publicznej w sprawie przedsięwzięcia (art. 32, ust. 1. p. 2, POŚ). Zaproś społeczność lokalną i inwestora w jedno miejsce i stwórz im warunki do dialogu. Wynik tego dialogu stworzy Ci większy komfort podejmowania ostatecznej decyzji.

Udostępnij wszelkie posiadane informacje - Ponadto do informacji o planowanej inwestycji *istotnych dla procesu podejmowania decyzji* powinien być możliwy *bezpłatny i natychmiastowy wgląd, jak tylko staną się one dostępne* (art. 6, ust. 6, Aarhus). Nie wolno zataić informacji przede wszystkim o miejscu i charakterystyce fizycznej i technicznej przedsięwzięcia oraz przewidywanej liczbie odpadów, emisji i o innych oddziaływaniach na środowisko, planowanych środkach zapobiegających wpływowi na

środowisko, oraz wariantach realizacji przedsięwzięcia (art. 6, ust. 6a-c, e, Aarchus). Wszystko to powinno być udostępnione w sposób zrozumiały także dla osób nie będących specjalistami w danej dziedzinie w *streszczeniu w języku nietechnicznym* (art. 6, ust. 6d, Aarchus). Dlatego w miarę możliwości unikaj naukowego żargonu lub języka prawniczego w obwieszczeniach o przystąpieniu do procedury z udziałem społeczeństwa i informacjach o przedsięwzięciu. Przykładowe streszczenie możesz znaleźć na stronie Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska – <http://www.nfosigw.gov.pl/site/images/RaportOOSlotnisko.pdf>. Nie bój się także udostępnić innych *opracowań, raportów i opinii na temat przedsięwzięcia*, jeśli je posiadasz (art. 6, ust. 6f, Aarchus). Im więcej informacji udostępnisz, tym mniej wątpliwości co do realizacji inwestycji powinni mieć obywatele.

Zaktywizuj inwestora – To, że masz obowiązek prowadzenia konsultacji społecznych nie oznacza, że musisz je prowadzić samotnie. Wręcz przeciwnie zachęcaj *inwestora, aby jeszcze przed złożeniem wniosku o pozwolenie na podjęcie planowanego przedsięwzięcia rozpoznał zasięg zainteresowanej społeczności, rozpoczął dyskusję i udzielił informacji dotyczących celów planowanego przedsięwzięcia* (art. 6, ust. 5, Aarchus). Ostatecznie to inwestorowi najbardziej zależy na tym, aby inwestycja doszła do skutku i on powinien ją dostosować do ograniczeń nałożonych przez dobro publiczne. Ty stoisz na straży tego dobra. Przed rozpoczęciem inwestycji i wypuszczeniem nowego produktu na rynek każdy rozsądny inwestor dokonuje badania rynku. Rozpoczęcie konsultacji społecznych przez inwestora, jeszcze przed rozpoczęciem procedury wymaganej prawem można traktować jako takie badanie.

Daj czas do namysłu – *W procedurze umożliwiającej udział społeczeństwa* powinieneś zawrzeć *rozsądne ramy czasowe dla różnych etapów*. Mają one zapewnić *dostateczny okres na poinformowanie społeczeństwa* w sposób właściwy, terminowy i skuteczny oraz *na przygotowanie się i efektywne uczestniczenie przez społeczeństwo w podejmowaniu decyzji w sprawach dotyczących środowiska* (art. 6, ust. 3, Aarchus). W szczególności osobnymi etapami konsultacji jest zapoznanie się społeczności z dokumentami dotyczącymi inwestycji oraz okres składania wniosków. Polskie Prawo Ochrony Środowiska ogranicza okres składania wniosków do 21 dni (art. 32, ust. 1, p. 1, Prawo Ochrony Środowiska), podczas których najczęściej jednocześnie wyłożony jest do wglądu projekt inwestycji. Jednak polskie prawo nie stanowi, że wyłożenie projektu i okres składania wniosków muszą przebiegać jednocześnie i trwać tyle samo czasu – są to dwie sprawy potraktowane zupełnie osobno. Efektywny okres zapoznawania się społeczności z informacją na temat inwestycji może trwać dłużej, nawet kilka miesięcy przed okresem składania wniosków.

Nie zniechęcaj – Nie możesz odmówić nikomu złożenia własnego wniosku, *wszelkich uwag,*

informacji, analiz i opinii, które uważa on za odnoszące się do planowanego przedsięwzięcia. Wnioski te mogą być składane przynajmniej *w formie pisemnej*, co nie wyklucza umożliwienia składania wniosków w każdej innej formie, np. e-mailem lub telefonicznie. Możesz także przyjmować wnioski *na rozprawie publicznej lub przesłuchaniu z udziałem wnioskodawcy (inwestora)* (art. 6, ust. 7, Aarchus). Takie spotkanie jest zwykle lepiej odbierane przez społeczność i przynosi tę korzyść, że wiele wniosków może zostać rozpatrzone od razu, zwłaszcza tych, które oparte są na niepełnej informacji o inwestycji lub plotkach.

Bądź obiektywny – Twoim zadaniem jest rozpatrzyć zgłoszone opinie w sposób rzetelny i bezstronny, aby *w decyzji były należycie uwzględnione rezultaty uzyskane w wyniku udziału społeczeństwa* (art. 6, ust. 8, Aarchus). Po przeanalizowaniu wniosków i podjęciu decyzji dobrze wszystkie wnioski przekazać inwestorowi, nawet jeśli uważasz, że są w wielu wypadkach bezzasadne. Twoja ocena wniosków, może być znacząco różna od oceny inwestora i wszystkie one mogą go nakierować na drogę do pomyślnej realizacji inwestycji w zgodzie z potrzebami obywateli.

Nie wstydz się swojej decyzji – Jeśli podjąłeś wszystkie wymienione wyżej kroki związane z udziałem społecznym w podejmowaniu decyzji tym bardziej nie masz podstaw, aby wstydz się jej, kiedy już została podjęta. Poinformuj o niej *niezwłocznie społeczeństwo zgodnie z odpowiednimi procedurami*, czyli właściwie i skutecznie. Udostępnij *społeczeństwu sentencję decyzji wraz z przesłankami i ustaleniami, na których ją oparto* (art. 6, ust. 9, Aarchus). Dobrze przeprowadzone konsultacje społeczne popierają tę decyzję i jako jedna z przesłanek jej podjęcia powinny być podane do publicznej wiadomości, najlepiej w formie krótkiego raportu z prowadzonej procedury z udziałem społeczeństwa. Dobrze aby taki raport zawierał informacje nt. sposobu informowania społeczności o inwestycji i możliwości zapoznania się z nią, terminów trwania, sposobu składania wniosków, treści wniosków i ich rozpatrzeniu. Konieczna jest informacja, dlaczego odrzucono wnioski, a inne przyjęto. Sporządzenie raportu pomoże Ci prowadzić kolejne tego typu procedury jeszcze lepiej.

Konsultuj wielokrotnie – Jeśli w jakiś sposób jesteś zmuszony *zmienić lub uaktualnić warunki prowadzenia przedsięwzięcia*, bo np. pojawił się dodatkowy wniosek ze strony inwestora dotyczący tej samej inwestycji, musisz przeprowadzić ponowne w taki sam sposób całą procedurę udziału społecznego (art. 6, ust. 10, Aarchus). Naszym zdaniem każda dodatkowa lub bardziej szczegółowa decyzja jakiej podlega dana inwestycja, powinna podlegać udziałowi społecznemu, czy jest to decyzja lokalizacyjna, czy pozwolenie na budowę.

Opracowanie na postawie Konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska (Konwencja z Aarchus) ratyfikowanej przez Polskę w dniu 31 grudnia 2001 roku (Dz. U. z 2003 r. nr 78 poz. 706) oraz ustawy prawo ochrony środowiska z dnia 27 kwietnia 2001 roku (Dz. U. z 2001 r. nr 62, poz. 627 z późn. zm.).

Magdalena Zowsik

Powstaje koalicja na rzecz zrównoważonego transportu

Zielone Mazowsze rozpoczęło realizację projektu, mającego na celu powstanie Koalicji organizacji działających na rzecz zrównoważonego transportu, na bazie wcześniej istniejącej Koalicji Lanckorońskiej. Celem jest wzmocnienie współpracy pomiędzy organizacjami ekologicznymi, zaktywizowanie i zwiększenie ich potencjału tak, aby mogły skuteczniej wpływać na politykę transportową Polski i przyczynić się do ograniczenia wpływu transportu na środowisko. Dla potrzeb Koalicji zostaną zbudowane: zaplecze merytoryczne i organizacyjne oraz platforma komunikacji.

Do udziału w Koalicji chcemy zachęcić jak największą liczbę organizacji, dostrzegających zagrożenie w masowej motoryzacji, w szczególności w planach budowy autostrad i innych inwestycji drogowych, zagrażających zarówno ludziom jak i przyrodzie oraz podejmujących działania na rzecz transportu zrównoważonego bądź na rzecz ochrony środowiska w ogóle.

Informacja na temat projektu

Najważniejsze działania przewidywane w projekcie to:

1. Stworzenie Koalicji.
 - a) Zawiązanie Koalicji.
 - b) Przeprowadzenie Spotkania Generalnego Koalicji (30 - 31 marca 2006 r., Warszawa).
 - c) Obsługa techniczna Koalicji (prowadzenie sekretariatu).
 - d) Przeprowadzenie spotkania roboczego Koalicji (lipiec 2006 r.).
2. Budowa zaplecza merytorycznego:
 - a) Wydanie trzech broszur: „Wpływ transportu drogowego na środowisko i zdrowie ludzi”, „Udział społeczny w postępowaniach dotyczących inwestycji drogowych – przewodnik dla uczestników”, „Natura 2000 a planowane inwestycje drogowe w Polsce

- mapa konfliktów wraz z harmonogramem prac przygotowawczych dla poszczególnych odcinków dróg”.
- b) Szkolenie z zakresu udziału społeczeństwa w postępowaniach dotyczących przedsięwzięć wymagających OOS, w tym inwestycji drogowych. Szkolenie będzie połączone ze Spotkaniem Generalnym (30 - 31 marca 2006 r., Warszawa).
- c) Wydanie trzech raportów analizujących aktualne, najważniejsze problemy transportowe, które mają znaczenie dla ochrony środowiska Polski i promocji ekologicznego transportu,
- d) Wydanie trzech numerów kwartalnika Centrum Zrównoważonego Transportu „Zielone Światło”.

3. Komunikacja:

- a) Budowa internetowego serwisu informacyjnego służącego wymianie informacji pomiędzy organizacjami oraz przekazywaniu informacji mediom, przedstawicielom administracji i wszystkim innym zainteresowanym stronom. W serwisie będą zamieszczane bieżące analizy wydarzeń związanych z transportem oraz opinie i stanowiska organizacji.
- b) Organizacja konferencji prasowych.
- c) Organizacja ogólnokrajowej konferencji skierowanej do samorządów pt. „Zarządzanie pasażerskim transportem kolejowym” (czerwiec 2006 r.)

Czas trwania projektu: grudzień 2005 r. - sierpień 2006 r.

Projekt jest realizowany dzięki pomocy finansowej Unii Europejskiej - programu Phare 2003 „Organizacje pozarządowe na rzecz zrównoważonego rozwoju”.



Ze strony Zielonego Mazowsza osobą kontaktową ds. koalicji jest:

Wojciech Szymalski, koordynator projektu,
tel. 0-22 621-77-77,
e-mail: wojteksz@jmdi.pl

SPÓŁECZNE

KONSULTACJE

Zielone Światło

Biuletyn Centrum Zrównoważonego Transportu
Stowarzyszenie Zielone Mazowsze
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6, 00 - 695 Warszawa,
tel/fax.: 0-22 621 77 77
czt@zm.org.pl

www.czt.zm.org.pl

redaktor naczelny: Krzysztof Rytel
sekretarz redakcji: Wojciech Szymalski
skład: Agnieszka Rejowska

Nie zwracamy materiałów nie zamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do adjustacji tekstów, dokonywania skrótów oraz nadawania własnych tytułów i śródtytułów.

Przedruk materiałów publikowanych w „Zielonym Świecie” jest dozwolony bezpłatnie i bez ograniczeń pod warunkiem podania źródła.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń, reklam i artykułów sponsorowanych. Ceny za reklamę ustalane są indywidualnie. Preferujemy gotowe materiały reklamowe (dyskietka, CD). Szczegóły do uzgodnienia z redakcją.

Biuletyn Zielone Światło jest bezpłatny, rozsyłany do osób i instytucji, zwłaszcza samorządowych. Zainteresowanych otrzymywaniem biuletynu prosimy o kontakt.

Nakład 1500 egz. Numer zamknięto 23 marca 2006 r.

Zdjęcia: Wojciech Szymalski (WS), Krzysztof Rytel (KR), Aleksander Buczyński (AB).



Niniejszy biuletyn został sporządzony ze wsparciem finansowym Unii Europejskiej i budżetu państwa polskiego. Za zawartość tego dokumentu odpowiada całkowicie stowarzyszenie Zielone Mazowsze i w żadnym wypadku zawartość ta nie może być uważana za odzwierciedlającą stanowisko Unii Europejskiej i Polski



Fundusze unijne a jakość procedur Ocen Oddziaływania na Środowisko

- prawdopodobnie miały na celu przyjęcie jedynie dodatkowej liczby wniosków konsultacyjnych przy czym wyłącznie za pomocą internetu i poczty, bez możliwości np. rozmowy telefonicznej, pełnego wglądu w dokumentację OOS przez wszystkich zainteresowanych, gdyż wyłożenie dokumentacji miało miejsce już wcześniej – ZTM Warszawa, ZDM Warszawa;

- rozpoczynano w momencie, kiedy wyłoniono już wykonawcę inwestycji i praktycznie przystępował on do rozpoczęcia robót budowlanych – ZDM Warszawa;

- prawdopodobnie miały na celu jedynie wykazanie dużego zainteresowania inwestycją i konsultacjami, bez zainteresowania wnioskami uczestników, na co wskazuje łączenie spotkań konsultacyjnych z dużymi imprezami plenerowymi o innym charakterze - Metro Warszawskie. Dopuszczenie do prowadzenia takich częściowych konsultacji w opinii autora artykułu jest wysoce szkodliwe. Jest to w pewien sposób nadużycie zaufania społeczeństwa, gdyż w wyniku takich częściowych konsultacji jakakolwiek zmiana kształtu inwestycji jest praktycznie niemożliwa, ponieważ wniosek inwestycyjny został już zaakceptowany i wymagał jedynie uzupełnienia. Trudno zatem mówić o równym traktowaniu stron w takim procesie.

Dostęp do raportu z konsultacji

Drugie uchybienie to kwestia dostępu do raportu z konsultacji oraz informacji o sposobie uwzględnienia wniosków. W niektórych przypadkach dostęp do takiego raportu okazał się problematyczny. Pytani o to przedstawiciele inwestora nie byli pewni, czy mogą udostępnić tego typu dokumenty i często wskazywali na konieczność podjęcia decyzji przez władze firmy na podstawie pismnego wniosku.

Sposób rozpatrzenia wniosków

Skoro są trudności z dostępem do raportu z konsultacji, wątpliwości pojawiają się także, co do rzetelnego i obiektywnego rozpatrzenia złożonych wniosków czy pytań. Nie trudno sobie wyobrazić sytuację, w której konkluzją z przeprowadzonych konsultacji jest krótkie zdanie „wszyscy byli za”. Podobno zresztą taki raport w przypadku jednej z inwestycji rzeczywiście powstał, gdyż nie było wniosków jednoznacznie negatywnych, choć autorowi wiadomo, że były wnioski konstruktywnie krytyczne do inwestycji.

Wnioski i rekomendacje

Podstawowy wniosek wypływający z przeglądu pierwszych konsultacji inwestycji unijnych przed zmianami ustawy prawo ochrony środowiska, to konieczność większego zmotywowania i zaangażowania inwestora do udziału w procedurze OOS. W skrajnym przypadku można by nawet scedować na niego prowadzenie konsultacji społecznych. Miałoby to wpływ nie tylko na szersze wykorzystanie metod aktywnych prowadzenia konsultacji, ale też aktywizację społeczności lokalnej. Mogłoby również wpłynąć pozytywnie na sektor organizacji pozarządowych, które miałyby np. możliwość

zdobycia funduszy poprzez występowanie w roli mediatorów społecznych, działających na zlecenie inwestorów (co nie oznacza, że w ich interesie). Być może wymagałoby to jednak częściowej rezygnacji takich organizacji z prawa strony w konsultacjach. Co więcej, takie zaangażowanie inwestora w konsultacje mogłoby pośrednio przyczynić się do lepszej jakości wykonywanych raportów OOS, a być może nawet do lepszego dostępu do innej niż ten raport dokumentacji projektowej inwestycji.

Jednak do realizacji powyższego wniosku konieczne muszą być spełnione przynajmniej poniższe warunki:

- Nad konsultacjami prowadzonymi przez inwestora musi być sprawowana rzetelna i obiektywna kontrola pełniona przede wszystkim przez organ decyzyjny, który na wynikach konsultacji opiera treść swojej decyzji administracyjnej. Kontrola ta jednak byłaby także łatwiej sprawowana przez społeczeństwo poprzez zaangażowanie w konsultacje.

- Inwestor musi być odpowiednio zmotywowany do prowadzenia procedury OOS w sposób aktywny. Podstawową motywacją dla inwestorów w konsultacjach unijnych była możliwość otrzymania znaczącej dotacji dla inwestycji. Jednak niebagatelną rolę odgrywał wymóg okazania przez inwestora rzetelnego raportu z przeprowadzonej procedury OOS, szczególnie z konsultacji społecznych, wskazującego na brak zdecydowanego sprzeciwu społeczeństwa dla inwestycji.

- Musi być jasno określona kwestia dostępu do raportu z konsultacji i sposobu rozpatrzenia wniosków przez inwestora. Dostęp ten powinien być zagwarantowany zgodnie z regułami dostępu do informacji o środowisku.

- Należy wyeliminować sytuacje, w których konsultacje społeczne mogłyby być prowadzone częściowo, w celu uzupełnienia dokumentacji procedury OOS.

Powyższe wnioski prowadzą wprost do propozycji zmiany ustawy prawo ochrony środowiska.

Na koniec zwróćmy uwagę, że Komisja Europejska odegrała znaczącą rolę, w motywacji do stosowania dobrych praktyk w zakresie OOS. Wskazuje to na konieczność stosownej reformy polityki regionalnej Państwa w sposób mocujący organy rządowe, jako wymagających grantodawców wobec instytucji i firm realizujących inwestycje zapisane w kontraktach regionalnych. To właśnie Państwo powinno gwarantować jakość prowadzonych inwestycji regionalnych odpowiednio motywując inwestorów do działań konsultacyjnych. Można, a nawet należałoby to osiągnąć w sposób podobny, jak Komisja Europejska.

[1] Rozporządzenie Rady (WE) nr 1164/1994 z dnia 16 maja 1994 r. ustanawiające Fundusz Spójności
[2] Rozporządzenie Rady (WE) nr 1260/1999 z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiające przepisy ogólne w sprawie funduszy strukturalnych
[3] Ministerstwo Gospodarki i Pracy, 2005, *Wniosek o dofinansowanie realizacji projektu ze środków EFRR w ramach Priorytetu 1 i Priorytetu 3 z wyłączeniem Działania 3.4 – Mikroprzedsiębiorstwa ZPORR 2004-2006 - Instrukcja wypełniania*, MGIP, Warszawa
[4] Kozmana M., 2005, *Inwestycje pod lupą ekologów*, Rzeczpospolita, nr 51/2005
[5] Ministerstwo Gospodarki i Pracy, *Wytyczne dla instytucji pośredniczących w zarządzaniu dotyczące podstawowych wymogów do programowania i przygotowania projektów do Funduszu Spójności w okresie programowania 2004-2006*, MGIP, Warszawa
[6] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2001. 62. 627 z dnia 20 czerwca 2001 r. z późn. zmianami)
[7] PKP PLK S.A., 2005, *Informacje dotyczące pozyskania wymaganych dokumentów uzupełniających do wniosków projektów „Modernizacja linii kolejowej E59, odcinek Wrocław - Rawicz, Etap II” oraz „Modernizacja linii kolejowej E65, odcinek Warszawa - Gdynia, Etap II”*, nie publikowane

Aleksander Buczyński

Rowerowy asfalt w Warszawie

Na warszawskim Bródnie (dzielnica Targówek) przy ul. Chodeckiej i Wyszogrodzkiej zostały oddane do użytku dwie nowe drogi dla rowerów. Wśród innych stołecznych ścieżek wyróżniają się równą asfaltową nawierzchnią i łagodnymi wyłukowaniami. Jest to efekt skonsultowania projektu ze Społecznym Rzecznikiem Niezmotoryzowanych i zastosowania opracowanych przez „Zielone Mazowsze” standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej. Wprawdzie nie wszystkie uwagi cyklistów zostały uwzględnione przez drogowców - na zdjęciu widać np. znak umieszczony zbyt blisko



Droga rowerowa z czarnego asfaltu wzdłuż ulicy Wyszogrodzkiej. (fot. AB)

ścieżki. Zastrzeżenia budzi też sposób zakończenia drogi przy ul. Rembielińskiej - ale i tak nastąpiła radykalna poprawa jakości w stosunku do wcześniej zrealizowanych tras rowerowych.

Aleksander Buczyński

Światło dla pieszych i rowerów

Koszt budowy ścieżki rowerowej można zmniejszyć nawet kilkukrotnie, rezygnując z osobnych świateł dla rowerów (które i tak pracują w tej samej fazie, co światła dla pieszych). Zamiast nich często wystarczy tylko wymienić szkła w sygnalizatorach dla pieszych.

Bardzo często budowa drogi dla rowerów wykorzystywana jest jako okazja do gruntownych remontów sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, przez które przebiega ścieżka. Pod pretekstem konieczności



Wspólny sygnalizator dla pieszych i rowerów w Elku. (fot. AB)

montażu sygnatów S-6 uzgadniający projekt zarządcy dróg żądają wymiany kompletu sygnalizatorów na całym skrzyżowaniu (a często również na skrzyżowaniach przyległych w przypadku sygnalizacji zsynchronizowanych). Nie negując potrzeby modernizacji sygnalizacji (w celu np. ograniczenia zużycia energii), warto zwrócić uwagę, że często nie jest to

potrzeba najpilniejsza, a takie podejście powoduje radykalne podniesienie kosztu inwestycji rowerowych - nawet dwu- czy trzykrotnie. Jednocześnie osiągnięty tak dużymi nakładami efekt nie ma żadnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu, bo sygnalizatory dla rowerzystów wciąż programowane są identycznie jak sygnalizatory dla pieszych.

Dlatego w wielu wypadkach sensowne wydaje się zastosowanie wspólnych świateł pieszo-rowerowych, do czego wystarczy wymiana szkieł w istniejących sygnalizatorach, bez ingerowania np. w zasilanie sygnalizacji. Jest to też jedyne rozsądne rozwiązanie

w przypadku przecięć wspólnych ciągów pieszo-rowerowych z jezdnią (ang. toucan crossings), które dopiero trzeba wprowadzić do polskich przepisów dotyczących oznakowania.

Wspólne sygnalizatory pieszo-rowerowe popularne są np. w Wiedniu, gdyż oszczędni Austriacy liczą się z pieniędzmi. W bogatej i rozrzutnej Polsce wspólne sygnalizatory są wciąż rzadkością, ale można je już zaobserwować np. na ulicach Elku. Warto spopularyzować to proste i oszczędne rozwiązanie. Zamiast topić kilkaset tysięcy złotych w nowe światełka, lepiej wybudować dłuższą ścieżkę lub dokonać niezbędnych korekt geometrii skrzyżowań.



Wkrótce wiosna (fot. AB)