

## Można zatem pół żartem pół serio stwierdzić, że rewitalizacje, które po pierwszych sukcesach na stałe weszły do repertuaru działań inwestycyjnych PKP PLK SA, są poniekąd efektem ubocznym przepisów środowiskowych. (...) nie sposób zaprzeczyć, że w niektórych przypadkach efekt ekonomiczny takich projektów jest dużo większy niż pełnych modernizacji.

Dużą w tym zasługą Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, która na pewnym etapie podjęła trud koordynacji działań RDOŚ oraz ujednoczenia wykładni przepisów, ponieważ w pierwszym okresie rozpiętość w ocenie identycznych przypadków była dla inwestorów prawdziwą udręką. Poprawie uległa również sytuacja po stronie inwestorów, którzy pogodziwszy się z nieodzownością środowiskowego aspektu inwestycji, położyli nacisk na profesjonalizację i wzmocnienie kadry odpowiadającej za to zagadnienie. Istotnym czynnikiem było również bliższe poznanie się zespołów PKP PLK SA i CUPT, co pozwoliło na prowadzenie konstruktywnego dialogu i wspólne poszukiwanie rozwiązań w sprawach niestandardowych.

### Wyższa świadomość znaczenia zakresu projektu

Analizując efekty funkcjonowania tzw. ustawy ocenowej, warto skupić się na pozytywach, bo o negatywnych konsekwencjach napisano dotychczas dziesiątki artykułów. Moim zdaniem jednym z najważniejszych i miejmy nadzieję trwałych skutków jest wyższa świadomość znaczenia zakresu projektu. Nadal jesteśmy daleko od optimum i zapewne osoby śledzące pilnie programy inwestycyjne największego zarządcy infrastruktury zasypałyby mnie przykładami chybionych pomysłów, ale

trzeba być uczciwym i przyznać, że postęp miał miejsce. Obecnie dużo większą wagę przykładają się do optymalizacji rozwiązań i na całe szczęście nie obowiązuje już jedynie słuszny paradygmat, że skoro już modernizujemy jakiś fragment sieci, to wszelkie parametry muszą osiągać maksimum. Prozaiczny przykład to podwyższenie prędkości na odcinkach o skomplikowanej geometrii, które wiąże się złagodzeniem łuków i wyjściem poza teren kolejowy, a w konsekwencji koniecznością przeprowadzenia pełnej procedury z obowiązkowym sporządzeniem raportu oddziaływania na środowisko.

Na pewnym etapie, kiedy pod presją czasu poszukiwano na gwałt projektów, których realizacja pozwoliłaby zagospodarować część alokacji w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, rozwinięto koncepcję rewitalizacji. Grupa osób składająca się z przedstawicieli PKP PLK SA, ministerstw właściwych ds. transportu oraz rozwoju, CUPT, a także GDOŚ wypracowała metody takiego doboru zakresu projektów i przeprowadzenia procedur środowiskowych w oparciu o karty informacyjne przedsięwzięć i decyzje bez konieczności sporządzenia raportów, że możliwe było zadośćuczynienie unijnym wymogom środowiskowym i kwalifikowanie wydatków. Można zatem pół żartem pół serio stwierdzić, że rewita-

lizacje, które po pierwszych sukcesach na stałe weszły do repertuaru działań inwestycyjnych PKP PLK SA, są poniekąd efektem ubocznym przepisów środowiskowych. Mają one zwolenników i przeciwników, ale nie sposób zaprzeczyć, że w niektórych przypadkach efekt ekonomiczny takich projektów jest dużo większy niż pełnych modernizacji, gdzie czasami za kilka minut oszczędności czasu przejazdu najszybszego pociągu płacić trzeba dziesiątki milionów złotych.

### Droga na skróty jest nieopłacalna

Drugim ważnym rezultatem funkcjonowania omawianych przepisów jest moim zdaniem powszechniejsze wśród personelu PKP PLK SA przeświadczenie, że zupełnie nieopłacalne i przeciwnie jest wybieranie ścieżek na skróty. Jest to szczególnie widoczne na etapie konsultacji społecznych oraz wyprzedzającego przygotowywania materiałów na potrzeby postępowania środowiskowych. Na początku regułą było niechlujne lub wprost celowo nierzetelne podejście do umożliwienia zainteresowanym stronom udziału w postępowaniach środowiskowych. Wielokrotnie spotykaliśmy się z postawą unikania pytań, wniosków i, krótko mówiąc, pracy do wykonania w ramach konsultacji społecznych, między innymi poprzez szczątkowe o nich informowanie. Była to bomba z opóźnionym zapłonem, a wybuchła

zazwyczaj, kiedy niezadowolona społeczność lokalna oprotestowywała realizację inwestycji. Co więcej, szereg inwestycji został opóźniony poprzez skuteczne wzruszenie decyzji (w tym pozwoleń na budowę) w związku z wadliwym określeniem stron postępowania, które zgodnie z Kodeksem Postępowania Administracyjnego miały pełne prawo domagać się swojego udziału.

Sytuacja wygląda teraz dużo lepiej i to też należy również po części przypisywać nabytemu doświadczeniu w stosowaniu ustawy. Wspomniane działania wyprzedzające to między innymi wykonywana a priori inwentaryzacja przyrodnicza czy mapy hałasowe w odniesieniu do dużych fragmentów sieci. Analizy te mają walor natychmiastowej użyteczności w sytuacji decyzji o objęciu projektem danego odcinka linii i są dostępne niejako „z półki” na potrzeby np. sporządzenia karty informacyjnej przedsięwzięcia czy raportu oddziaływania na środowisko. Jestem w pełni świadomy wielu trudności związanych ze stosowaniem przepisów środowiskowych. Zdaję sobie sprawę, że ich opatrne rozumienie lub cyniczne wykorzystywanie prowadzi do wielu nadużyć i absurdów. Niemniej jednak, napełniony optymizmem wynikającym z wiosennej obserwacji budzącej się do życia przyrody, ośmielam się postawić tezę, że przepisy w zakresie ochrony środowiska dołożyły swoje kilka cegieł do budowania administracyjnych zdolności PKP PLK SA w zakresie procesu inwestycyjnego.



Maciej Gładys, dyrektor biura Izby Gospodarczej Transportu Lądowego