

**STANOWISKO ZESPOŁU ROBOCZEGO
KRAJOWEJ KOMISJI DO SPRAW OCEN ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO
W SPRAWIE WNIOSKU O WYDANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH DLA
PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA
„BUDOWIE POŁĄCZENIA KOLEJOWEGO MPL KATOWICE W PYRZOWICACH Z MIASTAMI
AGLOMERACJI GÓRNOŚLĄSKIEJ, ODCINEK KATOWICE-PYRZOWICE”**

I. Wprowadzenie

Pismem z dnia 30 listopada 2011 r., znak sprawy: WOOŚ.4201.1.2011.JB, w trybie art. 132 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach (RDOŚ) zwrócił się z prośbą do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (GDOŚ) o rozważenie możliwości przedstawienia Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko (KKOOŚ) wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia. Uzasadnieniem prośby były zgłoszone w trakcie udziału społeczeństwa oraz przeprowadzonej rozprawy administracyjnej uwagi i wnioski społeczeństwa oraz organizacji społecznych (4,5 tys.) kwestionujących m.in.: zasadność realizacji przedsięwzięcia, wariantowanie inwestycji oraz jakość raportu o oddziaływaniu na środowisko, a także wnoszących o skierowanie sprawy do KKOOŚ. Załącznikiem do pisma RDOŚ był raport o oddziaływaniu na środowisko w wersji elektronicznej (płyta CD).

Złożone pismo RDOŚ zostało następnie uzupełnione pismem z dnia 10 stycznia 2012 r., znak sprawy: WOOŚ. 4201.1.2011.JB.

Prezydium Komisji przychylając się do złożonego przez RDOŚ wniosku, na potrzeby rozważenia możliwości wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Budowie połączenia kolejowego MPL Katowice w Pyrzowicach z miastami Aglomeracji Górnośląskiej, odcinek Katowice-Pyrzowice”, powołało Zespół roboczy składający się z członków Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko. Uchwała nr 1/2012 Prezydium Krajowej Komisji podjęta zgodnie z § 5 ust. 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 23 grudnia 2010 r. *w sprawie funkcjonowania Krajowej Komisji do spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko oraz regionalnych komisji do spraw ocen oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 257, poz. 1745) znajduje się w aktach sprawy.

W dniach 19 i 28 marca 2012 r. w Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska odbyły się posiedzenia Zespołu roboczego, które prowadził prof. dr hab. Andrzej Jasiński - przewodniczący Zespołu.

W dniu m.in. 19 marca 2012 r. w spotkaniu wzięli udział:

- Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska – pan Michał Kielsznia,
- Zastępca Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska – pan Piotr Otawski,

- Dyrektor Departamentu Ocen Oddziaływania na Środowisko GDOŚ – pan Andrzej Dziura,
- członkowie Krajowej Komisji do spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko powołani do Zespołu roboczego oraz inni członkowie Krajowej Komisji (lista znajduje się w aktach sprawy),
- koreferent – prof. nzw. dr hab. inż. Andrzej Kraszewski,
- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach - pan Bernard Błaszczyk
- Wojewódzki Konserwator Przyrody, Zastępca Dyrektora - pani Jolanta Prażuch,
- reprezentanci: inwestora – PKP PLK oraz zespołu projektowego (w tym wykonawcy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko),
- przedstawiciele lokalnej społeczności, samorządów oraz organizacji społecznych (lista uczestników znajduje się w aktach sprawy).

Spotkanie odbyło się zgodnie z ustalonym porządkiem obrad (agenda spotkania znajduje się w aktach sprawy). Z uwagi na trwającą długo dyskusję oraz konieczność przeanalizowania dodatkowych, złożonych w trakcie posiedzenia materiałów, część zamknięta posiedzenia Zespołu roboczego została przełożona na 28 marca 2012 r., godz. 11:00.

W dniu 28 marca 2012 r. w posiedzeniu zamkniętym uczestniczyli członkowie Komisji powołani do Zespołu roboczego, koreferent – prof. nzw. dr hab. inż. Andrzej Kraszewski oraz pan Bernard Błaszczyk i pani Joanna Prażuch (lista uczestników znajduje się w aktach sprawy).

II. Opis przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie – zgodnie z informacją inwestora przedstawioną w raporcie o oddziaływaniu na środowisko – będzie polegało na budowie nowego połączenia kolejowego miast Aglomeracji Górnośląskiej, na odcinku Katowice-Pyrzowice, z Międzynarodowym Portem Lotniczym „Katowice” w Pyrzowicach.

Projekt przeznaczony jest do dofinansowania ze środków UE, jednakże zgodnie z informacjami przedstawionymi przez inwestora, wniosek o dofinansowanie zostanie złożony w kolejnym okresie programowania (lata 2014-2020).

Na podstawie obowiązującego rozporządzenia z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2010 r., Nr 213, poz. 1397) niniejsze przedsięwzięcie zaliczone jest do par. 2, ustęp1, punkt 29 - linie kolejowe wchodzące w skład transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości lub transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej, w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.3), po których jest prowadzony ruch pociągów międzynarodowych, wraz z terminalami transportu kombinowanego przeznaczonego do obsługi przewozu rzeczy.

Planowana inwestycja realizowana będzie m.in. w ciągu linii nr 131 i 137, które ze względów gospodarczych, obronnych, ekologicznych lub społecznych zaliczono do linii kolejowych o znaczeniu państwowym - zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz.U.2010, Nr 164, poz. 1110).

Planowane połączenie kolejowe ma na celu przewóz pasażerów z miast Aglomeracji Górnośląskiej oraz za ich pośrednictwem z innych miast regionu i spoza niego, do MPL „Katowice” w Pyrzowicach, a także dowóz do rozwijającej się strefy okołolotniskowej. Na potrzeby analiz ekonomicznych przyjęto, że czas dojazdu z Katowic do lotniska nie powinien przekraczać 25-30 min. Wyliczono, że jest to optymalny czas dojazdu pasażerów do lotniska – konkurencyjny w stosunku do innych środków transportu.

Wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej dotyczyć będzie około 40 % całości projektowanego przebiegu. Na początkowym odcinku połączenia kolejowego wykorzystano przebieg linii nr 137 (od km 2+100 do stacji Chorzów-Batory) a następnie linię 131 (od stacji Chorzów-Batory do km 14+800, tj. do projektowanego posterunku odgałęźnego Rozbark). Od tego miejsca projektowana linia zostanie poprowadzona po nowym śladzie przekraczając istniejące wzniesienia wykopami a obniżenia terenu (np. po szkodach górniczych) wiaduktami i nasypami – w celu zachowania odpowiednich parametrów nachylenia osi podłużnej (niwelety) linii. Miejscami nasypy projektowanej linii będą sięgały 14 m wys., a wykopki mogą sięgać nawet 15 m ppt. (np. przy przekraczaniu grzbietu w rejonie m. Tapkowice).

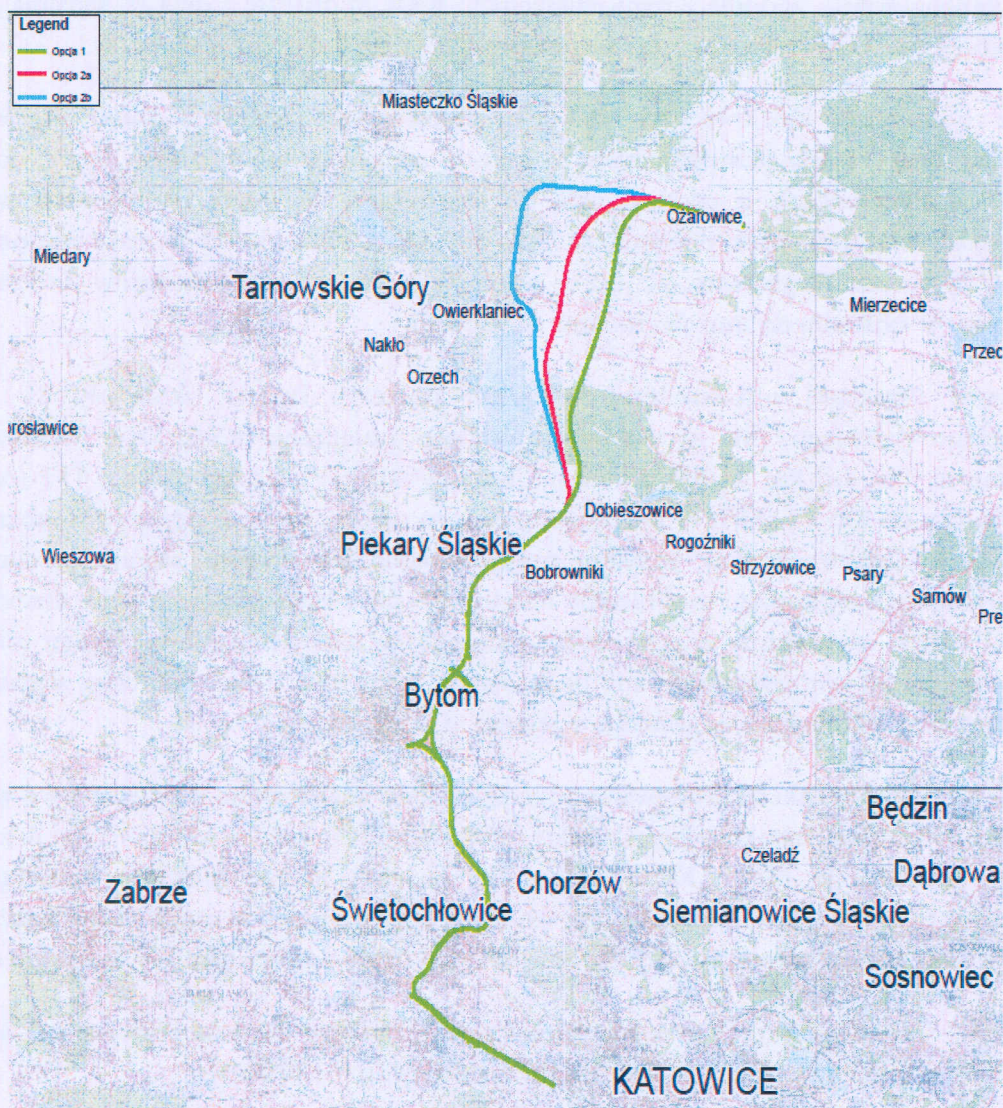
W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia analizowano 3 podstawowe warianty inwestycyjne. Wszystkie charakteryzuje wspólny przebieg od Katowic do km 23+500 i w zasadzie od tego kilometrażu do MPL „Katowice” w Pyrzowicach można mówić o wariantowaniu lokalizacyjnym przebiegu linii. Schematyczny przebieg rozpatrywanych wariantów, oznaczonych kolorami, przedstawiono na rys. 1 (na podstawie rysunku 01.01 z załącznika XV.5 raportu ooś).

Analizowane 3 warianty realizacji przedsięwzięcia zostały przyjęte dla następujących zakładanych prędkości konstrukcyjnych: opcja 1 – 160 km/h, opcje 2a i 2b – 120 km/h.

Ponadto w raporcie ooś wzmiankowano o wcześniejszych analizach wariantowych przebiegu linii rozpatrywanych w „Koncepcji powiązań komunikacją kolejową Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach z Aglomeracją Górnośląską” wykonanej na zlecenie Marszałka Województwa Śląskiego w 2007 r.

W raporcie ooś poddano także analizie sytuację polegającą na niepodejmowaniu przedsięwzięcia.

Rysunek 1 Analizowane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko warianty/opcje przebiegu przedsięwzięcia



Od Katowic do Piekar Śląskich projektowana linia kolejowa będzie przebiegała po terenach zurbanizowanych, wykorzystywanych górnictwo w przeszłości i częściowo obecnie (Bobrek-Centrum i ZG „Piekary”). Od Piekar Śląskich do MPL „Katowice” połączenie zostało poprowadzone po terenach mało zainwestowanych, o zabudowie jednorodzinnej, rozproszonej oraz bardziej zwartej wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych. Obszary gmin Ożarówice i Bobrowniki są ekstensywnie zagospodarowane i stanowią tereny rekreacyjne dla położonych w ich bezpośrednim sąsiedztwie miast Aglomeracji Górnośląskiej. Wszystkie zaproponowane warianty przebiegają przez Las Wymysłowski w sąsiedztwie zbiornika wody pitnej Kozłowa Góra (Jezioro Świerkianiec), w strefie jego ochrony pośredniej.

Na trasie linii występuje 1 kolizja z zespołem przyrodniczo-krajobrazowym Żabie Doły, poza nią nie występują kolizje z obszarami podlegającymi ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity: Dz.U.2009 r., Nr 01, poz. 01 z późn. zmianami). Na wszystkich trasach analizowanych wariantów znajdują się stanowiska chronionych roślin i

zwierząt, stanowiska archeologiczne i obiekty kulturowe. Wszystkie analizowane warianty będą wymagały wyburzenia kolidującej z przebiegiem linii zabudowy.

Inwestor złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na przebieg linii kolejowej według wariantu 1 (kolor zielony na załączonym rysunku), który zgodnie z analizami przedstawionymi w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, został przez jego autorów uznany za wariant najlepszy dla środowiska.

Na podstawie analizy otrzymanych dokumentów stwierdzono, że największe oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia będą związane przede wszystkim z:

- uciążliwościami na etapie budowy,
- zajętością terenu i jego przekształceniem (wysokie nasypy, głębokie wykopy na trasie),
- wyburzeniami siedlisk,
- rozcięciem więzi lokalnych i istniejących połączeń komunikacyjnych oraz zmianami w organizacji ruchu,
- emisją hałasu w trakcie eksploatacji,
- zmniejszeniem atrakcyjności terenów gmin Bobrowniki i Ożarówce jako obszarów rekreacyjnych.

Mogą także wystąpić negatywne oddziaływania związane z budową linii na terenach o wysokim poziomie wód gruntowych, okresowo zalewanych.

III. Przeanalizowane dokumenty

Dokumentacja złożona wraz z wnioskiem o powołanie Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach:

1. Informacja dotycząca przebiegu postępowania prowadzonego przez RDOŚ
2. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 15 września 2010 r.
3. Obwieszczenia z 22 września 2010 r. informujące strony o wszczęciu postępowania i społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentacją w terminie 5-26 października 2010 r.
4. Pismo z dnia 22 września 2010 r. przekazujące gminom w/w obwieszczenia
5. Wezwania z dnia 6 i 20 grudnia 2010 r. o uzupełnienie raportu oos
6. Pismo konsorcjum „MPL Katowice” z 20 grudnia 2010 r, znak sprawy MPL KP/O/256/2010/MK
7. Pismo z 18 lutego 2011 r. - kolejne wezwanie pełnomocnika inwestora do uzupełnienia informacji
8. Pisma Konsorcjum „MPL Katowice” z dnia 11 lutego 2011 r., znak sprawy MPL KP/O/48/2011/MK, oraz z dnia 23 maja 2011 r., znak sprawy MPL KP/O/48/2011/MK
9. Wezwanie z dnia 30 maja 2011 r. o uzupełnienie informacji przez inwestora

10. Pisma Konsorcjum „MPL Katowice” z dnia 18 lipca 2011 r., znak sprawy MPL KP/O/178/2011/MK, oraz z dnia 16 września 2011 r., znak sprawy MPL KP/O/240/2011/MK
11. Ujednolicony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z września 2011 r.
12. Obwieszczenie z dnia 26 września 2011 r. informujące społeczeństwo o prowadzonym postępowaniu
13. Pismo z dnia 26 września 2011 r. przekazujące gminom w/w obwieszczenie
14. Obwieszczenie z dnia 19 października 2011 r. w sprawie wyznaczenia nowego terminu udziału społeczeństwa oraz terminu i miejsca rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa
15. Pismo z dnia 19 października przekazujące gminom w/w obwieszczenie
16. Obwieszczenie z dnia 7 grudnia 2011 r. w sprawie rozważenia możliwości przedłożenia KKOOS złożonego przez inwestora do RDOŚ wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej linii kolejowej
17. Pismo z dnia 7 grudnia 2011 r. przekazujące gminom w/w obwieszczenie
18. Protokół z rozprawy administracyjnej z dnia 14 listopada 2011 r.
19. Obwieszczenie z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie sporządzonego protokołu z rozprawy administracyjnej, informujące o możliwości zapoznania się z jego treścią
20. Pismo z dnia 20 grudnia 2011 r. przekazujące gminom w/w obwieszczenie o protokole z rozprawy administracyjnej
21. Wnioski i protesty (21 teczek) złożone w trakcie postępowania z udziałem społeczeństwa

Na posiedzenie Zespołu roboczego KKOOS w przedmiotowej sprawie, do dokumentacji złożonej wraz z wnioskiem Dyrektora RDOŚ w Katowicach, przygotowany został koreferat. Opinię tą, na zlecenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wykonał prof. nzw. dr hab. inż. Andrzej Kraszewski. Wynikały z niej następujące uwagi do przedstawionej przez inwestora dokumentacji:

- brak analizy trasy linii w jednym korytarzu transportowym z budowaną autostradą A1,
- brak informacji w jaki sposób uwagi społeczeństwa wpłynęły na korekty proponowanej trasy,
- brak informacji na temat liczby osób mieszkających w pasie przyległym do proponowanego torowiska, liczby wyburzeń budynków w zależności od wariantów przebiegu,
- brak przedstawionej metodyki wyboru poszczególnych wariantów oraz stosowanie odmiennych kryteriów do ich porównania – dotyczy wariantów analizowanych w Koncepcji z 2007 r. Ma to szczególne znaczenie w kontekście braku poddania w/w Koncepcji strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko,
- nieadekwatność analiz i opisów przedstawionych w raporcie ooś do skali problemu, co skutkowało m.in. zbyt dużą objętością dokumentacji oraz brakiem czytelności przedstawionych materiałów.

Ponadto, zarówno w trakcie posiedzenia KKOOS w dniu 19 marca 2012 r., jak i po tym posiedzeniu, do sekretariatu KKOOS sływały dodatkowe materiały, które wymagały analizy przez członków Zespołu roboczego:

1. Pismo pana Jacka Mościńskiego skierowane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach z dnia 14.11.2011 r.
2. Pismo pani Krystyny Kosmali z dnia 18.03.2012 r.
3. Pismo pana Jacka Mościńskiego z dnia 19.03.2012 r.
4. Pismo państwa Rafała i Justyny Kacperczyk z dnia 11.03.2012 r.
5. Pismo pana Zdzisława Hetmańczyka – wiceprzewodniczącego Rady Gminy Ożarówice, prezesa Zarządu Ochotniczej Straży Pożarnej w Tapkowicach,
6. Notatka ze spotkania z dnia 18.01.2012 r. sporządzona przez pana K. Siwego
7. Odpowiedź podsekretarza stanu Ministerstwa Infrastruktury na interpelację posła Jacka Falfusa w sprawie budowy połączenia kolejowego Katowice – MPL „Katowice”,
8. Pismo pana Adama Nocunia z dnia 19.03.2012 r.
9. Pismo Stowarzyszenia Siemonia – Przeszłość Teraźniejszość Przyszłość z dnia 19.03.2012 r.
10. Pismo pana Leszka Fałka z dnia 18.03.2012 r.
11. Pismo Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego z dnia 19.03.2012 r.
12. Pismo pani Barbary Dziuk, Radnej Sejmiku Woj. Śląskiego z dnia 15.03.2012 r.
13. Pismo państwa Danuty i Andrzeja Brix z dnia 19.03.2012 r.
14. Pismo Śląskiej Izby Rolniczej z dnia 19.03.2012 r.
15. Pismo pana Waclawa Czapli z dnia 17.03.2012 r.
16. Załącznik nr 3 do Umowy „Opis przedmiotu zamówienia”
17. Załączniki mapowe
18. Pismo Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej z dnia 26.01.2007 r.
19. Pismo Stowarzyszenia „Solidarni Razem”
20. Mapa przebiegu linii kolejowej MPL „Katowice”
21. Mapa przedstawiająca warianty przebiegu linii kolejowej MPL „Katowice”
22. Pismo Konsorcjum „MPL Katowice” – wykonawcy dokumentacji projektowej – z dnia 20.03.2012 r. przekazujące KKOOS wykonane na zlecenie Marszałka Województwa Śląskiego w 2007 r. dokument pn.: „Koncepcja powiązań komunikacją kolejową MPL „Katowice” w Pyrzowicach z Aglomeracją Górnośląską wraz z mapami”
23. Pismo pani Krystyny Kosmali z dnia 21.03.2012 r. przekazujące w załączeniu uchwały Rady Powiatu w Tarnowskich Górach oraz Rady Miejskiej w Tarnowskich Górach
24. Pismo Burmistrza Miasta Tarnowskie Góry z dnia 22.03.2012 r.
25. Pismo pana Jacka Mościńskiego z dnia 27.03.2012 r., w załączeniu nagranie z posiedzenia KKOOS oraz relacja filmowa prezentująca przebieg tras alternatywnych do trasy nr VI
26. Pismo Marszałka Województwa Śląskiego z dnia 27.03.2012 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach
27. Pismo z dnia 23.03.2012 r., znak sprawy OŚ.6220.7.1.2011 (data wpłynięcia do sekretariatu KKOOS – 3.04.2012 r.) przekazujące w załączeniu uchwały Rady Gminy Bobrowniki oraz Sołectw (łącznie 12 uchwał)

IV. Uwagi do dokumentacji złożonej wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

W trakcie dyskusji oraz w złożonych do KKOOS pismach sformułowano szereg zarzutów do jakości przygotowanego przez inwestora raportu o oddziaływaniu na środowisko. Dotyczyły one w szczególności:

- braku analizy innych rozwiązań wariantowych - zwłaszcza uwzględniających: poprowadzenie linii kolejowej w jednym korytarzu transportowym z budowaną autostradą A1 i modernizacji istniejących połączeń kolejowych z portem lotniczym lub połączeń kolejowych funkcjonujących w przeszłości, jak np. przebieg przez Tarnowskie Góry,
- błędów metodycznych popełnionych przez autorów raportu dotyczących eliminacji poszczególnych wariantów i wyboru wariantu preferowanego przez inwestora, a także braku jasnych kryteriów, na podstawie których przeprowadzono te analizy,
- braku informacji na temat liczby koniecznych wyburzeń w zależności od rozpatrywanego wariantu przebiegu linii,
- braku analiz dotyczących poprowadzenia linii na terenach zalewowych i o płytkim poziomie zalegania wód gruntowych (Las Wymysłowski) oraz możliwości występowania podtopień terenów położonych pomiędzy wysokimi nasypami budowanej autostrady A1 i projektowanej linii kolejowej – wnioski formułowane na podstawie doświadczeń z powodzi (podtopień) z maja 2011 r.,
- braku analiz uwzględniających realizację inwestycji na terenie uskoku sączowskiego,
- braku analiz w raporcie o oddziaływań skumulowanych w tym zwłaszcza kumulacji hałasu pochodzącego od autostrady, projektowanej kolei oraz lotniska, a także drgań,
- sprzecznych informacji w raporcie o oddziaływań dotyczących poprowadzenia po projektowanej linii ruchu pociągów towarowych – zwłaszcza w związku z potencjalnymi możliwościami wykorzystywania nowej linii kolejowej do przewozu paliwa lotniczego oraz towarów do rozwijającego się obszaru wokół lotniska, a także braku odpowiednich zabezpieczeń dla środowiska wodnego – uwzględniających w szczególności położenie linii w bezpośrednim sąsiedztwie zbiornika wody pitnej Kozłowa Góra z ustanowioną strefą ochrony pośredniej,
- niewystarczających informacji dotyczących możliwości wystąpienia o odszkodowania w związku ze spadkiem wartości nieruchomości – dotyczy tych nieruchomości, które nie zostaną wykupione w związku z realizacją linii a będą zlokalizowane w zasięgu jej oddziaływania i w związku z tym nastąpi spadek ich wartości, oraz dotyczy rekompensat za mniejszy wpływ do gmin podatków od gruntów,
- niewystarczających zabezpieczeń przejazdów przez projektowaną linię i niepełnych analiz bezpieczeństwa ruchu,
- błędów w prognozach ruchu i popytu oraz braku rentowności projektowanej linii kolejowej i zbyt wysokie koszty jej utrzymania,
- braku przystanków kolejowych na odcinku od Piekar Śląskich do Pyrzowic i tym samym pozbawienia możliwości wykorzystania tej linii przez mieszkańców miejscowości przez które ona przebiega (Bobrowniki, Ożarówce, Ossy, Tąpkowice, itp.),

- braku pisemnej odpowiedzi inwestora do zgłoszonych w trakcie udziału społeczeństwa wniosków i zarzutów – inwestor zobowiązał się na rozprawie administracyjnej do przygotowania pisemnych odpowiedzi.

Wnioski i zarzuty do dokumentacji przedstawionej przez inwestora zgłoszone na posiedzeniu KKKOŚ były wcześniej wnoszone w trakcie ogłaszanych przez RDOŚ postępowań z udziałem społeczeństwa (5-26 października 2010 r. oraz 3 października-14 listopada 2011 r. i rozprawy administracyjnej w dniu 14 listopada 2011 r.).

V. Stanowisko

Mając na względzie zgłoszony przez inwestora zamiar uzyskania dofinansowania dla analizowanej inwestycji ze środków UE w perspektywie 2014-2020, liczne uwagi i wnioski zgłaszane w toku udziału społeczeństwa (ponad 4,5 tys.) oraz w oparciu o zgromadzoną w tej sprawie dokumentację, Zespół roboczy jednogłośnie uznał, że przedstawione akta sprawy nie pozwalają na sformułowanie środowiskowych warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie połączenia kolejowego MPL „Katowice” z miastami Aglomeracji Górnośląskiej, odcinek Katowice - Pyrzowice.

Zespół rekomenduje więc Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Katowicach wezwanie Inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko o następujące kwestie:

1. Przedstawienie i uwzględnienie w analizach wariantów przedsięwzięcia rozpatrywanych w ramach prac studialnych w „Koncepcji powiązań komunikacją kolejową MPL „Katowice” [...]”, opracowanej na zlecenie Marszałka Województwa Śląskiego w maju 2007 r., ze szczególnym uwzględnieniem:
 - a) ich lokalizacji na mapach w stopniu szczegółowości adekwatnym do stadium analiz. Przedstawione mapy powinny w sposób czytelny obrazować przebieg analizowanych wariantów linii kolejowej na tle aktualnego zagospodarowania terenu. Szczególnie zasadnym jest aby na mapach naniesiony został przebieg budowanej autostrady A1 i przebudowanej drogi ekspresowej S1;
 - b) jasno sformułowanych kryteriów oceny wariantów, przyjętych wskaźników i miary wag oraz uzasadnienia dla eliminacji poszczególnych z nich;
 - c) określeniem oddziaływania korytarzy na obszary Natura 2000, a w szczególności na obszary PLH240003 Podziemia Tarnogórsko-Bytomskie oraz i PLH240037 Lipienniki w Dąbrowie Górniczej.
2. Przedstawienie wielokryterialnej analizy wariantowej lokalizacji inwestycji (warianty inwestycyjne) w raporcie o oddziaływaniu na środowisko z jasno sformułowanymi kryteriami, przyjętymi wagami oraz uzasadnieniem przyjęcia kryteriów wykluczających.

Powinny one uwzględniać kryteria: techniczne, ekonomiczne, społeczne i przyrodnicze, w tym m.in.:

- a) liczbę koniecznych wyburzeń budynków mieszkalnych i gospodarczych (lub siedlisk),
 - b) ocenę warunków zdrowotnych (zwłaszcza uwzględniając oddziaływanie linii na klimat akustyczny) i liczbę osób narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie,
 - c) analizę propagacji drgań na obszarach zalewowych i górniczych,
 - d) liczbę siedlisk przyrodniczych znajdujących się w zasięgu oddziaływania linii (błędem metodycznym jest stosowanie kryteriów analizy odniesienia raz do gatunków, a w przypadku innego wariantu do siedlisk tych gatunków),
 - e) kolizje z obszarami wrażliwymi przyrodniczo i o płytkim zaleganiu wód, narażonymi na zalewy powodziowe i awaryjne zrzuty wód ze zbiorników wodnych znajdujących się w sąsiedztwie zaproponowanych przebiegów, itp.
3. Przedstawienie, po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy wariantów, zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 7 ustawy ooś, uzasadnienia wyboru proponowanego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w szczególności na:
- a) ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę i powietrze,
 - b) powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, klimat i krajobraz,
 - c) dobra materialne,
 - d) zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków,
 - e) wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa w lit. a—d;
4. Przedstawienie w raporcie ooś prognozy ruchu, dla której wykonane zostały obliczenia emisji zanieczyszczeń.
5. Przedstawienie w raporcie ooś sposobów zabezpieczenia środowiska i planowanej inwestycji przed niekontrolowanymi, awaryjnymi zrzutami wód ze zbiorników, tąpnięciami na obszarach aktywnych górniczo, sposobów zabezpieczeń przed osiadaniem na obszarach już nie eksploatowanych.
6. Wykonanie oceny efektywności zaproponowanych środków minimalizujących i łagodzących negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko.
7. Przedstawienie uzasadnienia dla zaproponowanego monitoringu oraz zasad jego prowadzenia, a także przedstawienie informacji do jakiej instytucji mają służyć wyniki monitoringu i kto ma podjąć działania w przypadku, jeśli zaproponowane środki łagodzące bądź minimalizujące nie będą spełniały swoich funkcji.

8. Ujednolicenie w raporcie o oś podejścia do problemu lokalizacji i parametrów środków technicznych zabezpieczających środowisko przed ponadnormatywnym hałasem – w pierwszej części raportu wskazano na konieczność określenia parametrów na etapie projektu budowlanego a następnie szczegółowo je określono (niespójność zapisów w raporcie). Wskazany jest, aby na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określona wstępnie parametry środków zabezpieczających
9. Przytoczenia prawidłowego zapisu dotyczącego kwalifikacji przedsięwzięcia zgodnie z aktualnym, w dniu składania wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, rozporządzeniem z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz.U. 2010, Nr 213, poz.1397). Kwalifikacja przedsięwzięcia została wykonana prawidłowo – jednakże przytoczono zapis z już nieobowiązującego w tym czasie rozporządzenia.
10. Eliminacji z raportu o oś odniesienia do modernizacji linii kolejowych w kontekście całości przedsięwzięcia – jednoznaczne wyszczególnienie na których odcinkach i przy jakich oddziaływaniach mamy do czynienia z modernizacją, a na jakich z budową nowej linii. Istniejące zapisy sugerują, iż raport o oś zawiera fragmenty tekstów przekopiowane z poprzednich raportów dotyczących modernizacji innej linii kolejowej - nieadekwatnych do analizowanego przedsięwzięcia.
11. Uwzględnienie wykonanych analiz w streszczeniu w języku niespecjalistycznym oraz jego poprawa w zakresie wyeliminowania sformułowań technicznych – zgodnie z wymaganiami: art. 66 ust. 1 pkt 18 ustawy o oś, dobrych praktyk i Komisji Europejskiej.

Wezwanie inwestora do uzupełnienia raportu w świetle braków podstawowych danych dotyczących analizy wariantowej lokalizacji przedsięwzięcia (jasno sformułowanych kryteriów oceny, wag i uzasadnienia dla przyjętych rozwiązań) będzie ponadto spełnieniem wymagań art. 7 i 77 par. 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (tekst jednolity Dz. U. 2000, Nr 98, poz. 1071).

System ocen oddziaływania na środowisko składa się z następujących elementów:

1. „Oceny strategicznej”, która jest przeprowadzana przed przyjęciem dokumentu strategicznego. Należy wyraźnie podkreślić, że nie ma znaczenia nazwa tego dokumentu (polityka, strategia, program, plan, czy koncepcja) lecz jego charakter – jako dokumentu wyznaczającego ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W takiej sytuacji dokument ten powinien być poddany „strategicznej” ocenie oddziaływania na środowisko – powinna zostać dla niego wykonana prognoza oddziaływania na środowisko oraz ogłoszony udział społeczeństwa,
2. Oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko:
 - a. przeprowadzana przed uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz

- b. ewentualnie przed uzyskaniem decyzji typu „pozwolenie na budowę” (na podstawie art. 61 par. 1 ust. 1 i 2 oraz art. 88 par. 1 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. tzw. ustawy ocenowej).

System ocen oddziaływania na środowisko tylko wtedy jest skuteczny, kiedy działają wszystkie jego elementy. Błędy popełnione w którymkolwiek z nich, a zwłaszcza na etapie oceny strategicznej (np. w przypadku jej braku dla przyjętego dokumentu) znajdują odzwierciedlenie w konfliktach społecznych na etapie wydawania decyzji administracyjnych, ich zaskarżaniu i przekładają się także na problemy z uzyskaniem dofinansowania dla inwestycji.

Brak przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla „Koncepcji powiązań komunikacją kolejową MPL „Katowice” w Pyrzowicach z Aglomeracją Górnośląską” – dokumentu o charakterze strategii, wyznaczającego ramy dla późniejszych przedsięwzięć - jest podstawowym błędem popełnionym na etapie planowania inwestycji. Poddanie udziałowi społeczeństwa tak ważnego opracowania przyczyniłoby się do zmniejszenia konfliktu społecznego na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia oraz byłoby spełnieniem obowiązujących w 2007 r. zapisów art. 40, pkt. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo Ochrony Środowiska*.

Po przeprowadzeniu analiz wariantów korytarzowych, w ramach oceny strategicznej, powinien zostać wskazany korytarz komunikacyjny, w którym na etapie przygotowania materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należało wykonać szczegółowe analizy konkretnych wariantów inwestycyjnych. Na każdym z tych etapów, zarówno oceny strategicznej, jak i oceny przedmiotowego przedsięwzięcia (w skali odpowiednio dobranej do stopnia szczegółowości analiz) powinno się szczegółowo określić jednakowe dla wszystkich wariantów kryteria, przypisać im wagi i dokonać jasnej ich analizy wraz z uzasadnieniem wyboru. Kryteria te powinny uwzględniać aspekty techniczne, ekonomiczne, środowiskowe i społeczne.

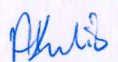
Zespół roboczy zwraca uwagę na zapisy obowiązującego prawa, z których wynika, że organ prowadzący postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko może odmówić wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku, jeżeli z tej oceny wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę. W tym przypadku zastosowanie mogą mieć przepisy art. 81 ust. 1 w powiązaniu z art. 85 ust. 1 i ust. 2, pkt. 1) lit. a) ustawy o oś z dnia 3 października 2008 r. Nie należy zapominać, że zdrowie i życie człowieka oraz wytwory jego działalności są także elementami środowiska i podlegają ocenie oddziaływania. W skład materiałów analizowanych przez organ wydający decyzję wchodzi m.in. wnioski i uwagi zgłoszone w trakcie udziału społeczeństwa, z których może wynikać, że inny wariant niż preferowany przez inwestora jest wariantem lepszym do realizacji.

Zespół sugeruje również, aby po otrzymaniu uzupełnionego raportu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska ponownie skierował go do rozpatrzenia przez Krajową Komisję do spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko.

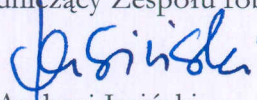
Jednocześnie, mając na uwadze rolę Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko polegającą m.in. na dbałości o podnoszenie jakości ocen oddziaływania na środowisko, Zespół roboczy zwraca uwagę autorom raportu o oddziaływaniu na środowisko i inwestorom (zamawiającym raporty ooś), że:

- art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. – ustawy ooś nie stanowi spisu treści raportu ooś i nie powinien być jako taki traktowany,
- raport ooś powinien być opracowany w sposób zwięzły, logiczny i spójny oraz adekwatny do problemu, i jako podstawowy dokument w procedurze oceny oddziaływania na środowisko powinien dawać przede wszystkim jasny obraz specyfiki inwestycji (jej rodzaju, skali i położenia), uwarunkowań środowiska oraz oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a także sposobów jego minimalizacji. W tym celu, poza opisami, należy umiejętnie wykorzystać dostępne środki przekazu graficznego (mapy na aktualnych podkładach, tabele, schematy, fotografie, wykresy, itp.),
- opis braków oraz luk we współczesnej wiedzy, podobnie jak metodyka, stanowią bardzo ważne elementy każdego raportu ooś. Ponadto raport powinien zawierać ocenę skuteczności zaproponowanych środków minimalizujących w odniesieniu do każdego z nich,
- streszczenie w języku niespecjalistycznym powinno być opracowane w sposób nie zawierający sformułowań technicznych, rozumianych tylko przez specjalistów w danej dziedzinie, oraz zawierać elementy graficzne. Ma ono stanowić odzwierciedlenie zagadnień poruszanych w raporcie. Cytowanie spisu treści raportu w streszczeniu wypacza jego sens, podobnie jak kopiowanie zdań z poszczególnych rozdziałów raportu. Streszczenie ma służyć przede wszystkim społeczeństwu i powinno być opracowane z dbałością o jasność przekazu,
- opracowanie raportu ooś, szczególnie dla inwestycji dofinansowywanych ze środków UE, powinno uwzględniać poradniki wydawane przez GDOŚ i KE, w tym zwłaszcza: „Wytyczne dotyczące OOŚ. Weryfikacja ROŚ” („EIS Review”), a w przypadku oceny wpływu na Naturę 2000 w szczególności poradnik „Ocena planów i przedsięwzięć znacząco oddziałujących na obszary Natura 2000. Wytyczne metodyczne dotyczące przepisów Artykułu 6(3) i (4) Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG”.

Sekretarz Zespołu roboczego


Anita Kuliś

Przewodniczący Zespołu roboczego


Andrzej Jasiński

