

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ PARLAMENTO EUROPEO EVROPSKÝ PARLAMENT EUROPA-PARLAMENTET
EUROPÄISCHES PARLAMENT EUROOPA PARLAMENT ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ EUROPEAN PARLIAMENT
PARLEMENT EUROPÉEN PARLAIMINT NA HEORPA PARLAMENTO EUROPEO EIROPAS PARLAMENTS
EUROPOS PARLAMENTAS EURÓPAI PARLAMENT IL-PARLAMENT EWROPEW EUROPEES PARLEMENT
PARLAMENT EUROPEJSKI PARLAMENTO EUROPEU PARLAMENTUL EUROPEAN
EURÓPSKY PARLAMENT EVROPSKI PARLAMENT EUROOPAN PARLAMENTTI EUROPAPARLAMENTET

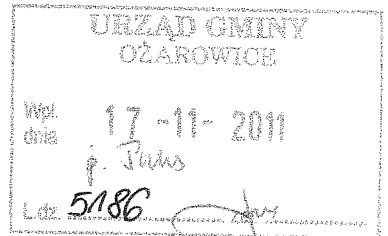
Commissione per le petizioni
La Presidente

Bruksela,
KLC/mjd/IPOL-COM-PETI D(2011)45152]

Pani Stanisława Nowak

POLAND

315746 26.09.2011



Dotyczy: Petycja nr 1131/2010 (proszę podawać nr ref. w dalszej korespondencji)

Szanowna Pani,

W nawiązaniu do pisma z dnia 25.01.2011 pragnę poinformować Panią, że Komisja Petycji podjęła dalsze badanie Pani petycji na posiedzeniu 08.09.2011, uwzględniając stosowne pisemne informacje przekazane przez Komisję Europejską.

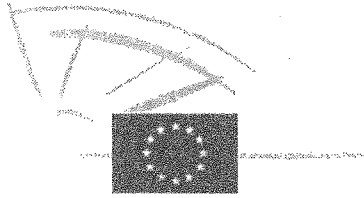
Przekazuję do Pani wiadomości kopię przedmiotowej opinii Komisji Europejskiej, w formie informacji dla posłów.

Na podstawie tych informacji Komisja Petycji postanowiła zakończyć rozpatrywanie Pani petycji, wobec czego zamknęła akta sprawy. Mam nadzieję, że odpowiada to Pani oczekiwaniom.

Z poważaniem,

Erminia Mazzoni
Przewodnicząca
Komisji Petycji

Załącznik: Odpowiedź Komisji (PE 454.593v02)



18.7.2011

KOMUNIKAT DLA POSŁÓW

Dotyczy: Petycji 0297/2010, którą złożył Krystian Kaczmarek (Polska) w sprawie przedsięwzięcia kolejowego w południowo-zachodniej Polsce,

Petycji 1131/2010, którą złożyła Stanisława Nowak (Polska), z dwoma podpisami, w sprawie przedsięwzięcia kolejowego w południowo-zachodniej Polsce

1. Streszczenie petycji 0297/2010

W imieniu swoim i innych obywateli składający petycję zgłasza skargę w związku z planowaną trasą linii kolejowej wiodącą przez Bobrowniki i Ożarowice w południowo-zachodniej Polsce. Składający petycję zaznacza, że linia biegnąca przez te miasta stworzy dużą liczbę problemów związanych z fizycznym i psychicznym zdrowiem przedmiotowych obywateli i wywrze negatywny wpływ na socjoekonomiczną strukturę obszaru. Ponieważ kontakty składającego petycję z właściwymi władzami krajowymi, w tym z premierem Polski, nie doprowadziły do przeglądu planowanej trasy, składający petycję zwraca się do Parlamentu Europejskiego o zbadanie tej sprawy.

Streszczenie petycji 1131/2010

Składająca petycję sprzeciwia się planowanej trasie linii kolejowej wiodącej z Katowic do Pyrzowic przez Ożarowice w południowo-zachodniej Polsce. Składająca petycję zaznacza, że wybrana linia stworzy dużą liczbę problemów związanych z fizycznym i psychicznym zdrowiem przedmiotowych obywateli i wywrze negatywny wpływ na socjoekonomiczną strukturę obszaru. Ponieważ kontakty składającego petycję z właściwymi władzami krajowymi, w tym z premierem Polski, nie doprowadziły do przeglądu planowanej trasy, składająca petycję zwraca się do Parlamentu Europejskiego o zbadanie tej sprawy.

2. Dopuszczalność

Petycja 0297/2010 uznana została za dopuszczalną dnia 28 czerwca 2010 r. Petycja 1131/2010 uznana została za dopuszczalną dnia 5 stycznia 2011 r. Zwrócono się do Komisji, aby dostarczyła informacje (art. 202 ust. 6 Regulaminu).

3. Odpowiedź Komisji dotycząca petycji 0297/2010, otrzymana dnia 9 grudnia 2010 r.

Składający petycję, który reprezentuje grupę mieszkańców dwóch gmin: Bobrowniki Będzińskie i Ożarowice, jest bardzo zaniepokojony planami budowy nowej linii kolejowej łączącej Katowice z lotniskiem w Pyrzowicach. Linia ta ma przebiegać przez Bobrowniki Będzińskie i Ożarowice. Składający petycję twierdzi, że nie przeprowadzono konsultacji społecznych, przedsięwzięcie nie jest gospodarczo uzasadnione, a linia kolejowa spowoduje zniszczenie środowiska.

Uwagi Komisji

Udział współfinansowania UE

Przedsięwzięcie pt. „Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej (odcinek Katowice–Pyrzowice)” figuruje na opublikowanej w lutym 2010 r. przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego liście indykatywnej projektów kluczowych, które mają być finansowane w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”. Całkowity koszt przedsięwzięcia szacowany jest na 295 milionów euro, wkład z Funduszu Spójności UE wyniesie zaś 192,1 miliona euro. Realizację przedsięwzięcia zaplanowano na lata 2010–2013.

✓ Zgodnie z zasadą zarządzania dzielonego władze polskie są przede wszystkim odpowiedzialne za przygotowywanie przedsięwzięć zgodnie z ustawodawstwem krajowym i prawodawstwem UE. ✓

W przypadku przedsięwzięć kluczowych (koszt całkowity przekraczający 50 milionów euro) należy złożyć wniosek w Komisji Europejskiej, tak aby właściwe służby Komisji mogły dokonać jego oceny przed podjęciem decyzji przez tę instytucję. Wśród niezbędnych dokumentów dodatkowych znajdują się analiza kosztów i korzyści oraz odpowiednie dowody na to, że w przypadku danego przedsięwzięcia wymogi dyrektywy w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (OOS)¹ zostały spełnione.

Ponieważ koszt planowanego przedsięwzięcia przekracza pułap 50 milionów euro, Komisja oczekuje na złożenie wniosku dotyczącego przedsięwzięcia kluczowego w celu dokonania jego oceny.

Dyrektywa OOS

Przedsięwzięcie, o którym wspomina składający petycję, może wchodzić w zakres załącznika I lub załącznika II do dyrektywy OOS; należy wziąć pod uwagę następujące odniesienia:

¹ Dyrektywa Rady 85/337/EWG w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (dyrektywa OOS) (Dz.U. L 175 z 5.7.1985, s. 40) zmieniona dyrektywą 97/11/WE (Dz.U. L 73 z 14.3.1997, s. 5) oraz dyrektywą 2003/35/WE (Dz.U. L 156 z 25.6.2003, s. 17).

- punkt 7 lit. a) załącznika I „Budowa dalekobieżnych linii ruchu kolejowego (...);
- punkt 10 lit. c) załącznika II „Budowa dróg kolejowych i urządzeń do przeładunku w transporcie mieszanym oraz terminali dla transportu mieszanego (przedsięwzięcia niewymienione w załączniku I)”.

W przypadku przedsięwzięć, które wchodzą w zakres załącznika I do dyrektywy, należy obowiązkowo przeprowadzić ocenę oddziaływania na środowisko, natomiast w przypadku przedsięwzięć wchodzących w zakres załącznika II państwa członkowskie muszą określić – poprzez ocenę poszczególnych przypadków lub według określonych progów bądź kryteriów – czy dane przedsięwzięcie powinno podlegać ocenie w związku z prawdopodobnymi istotnymi skutkami dla środowiska, z uwzględnieniem odnośnych kryteriów wyboru wymienionych w załączniku III do przedmiotowej dyrektywy (tzw. procedura przeglądu). Jeżeli władze państwa członkowskiego stwierdzą, że przedsięwzięcie może znacząco oddziaływać na środowisko, musi zostać przeprowadzona procedura OOS. W ramach OOS należy odpowiednio zidentyfikować, opisać i oszacować bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia między innymi na następujące elementy: ludzi, faunę i florę, glebę, wodę, powietrze i krajobraz. Jeżeli przeprowadzana jest OOS, muszą się odbyć konsultacje ze społeczeństwem i organami, które mogą być zainteresowane ze względu na swoje szczególne obowiązki w dziedzinie ochrony środowiska. W decyzji o zezwoleniu na inwestycję należy wziąć pod uwagę wyniki tych konsultacji oraz informacje dostarczone przez wykonawcę właściwym organom w ramach procedury OOS. Poza tym decyzja o wydaniu lub odmowie wydania zezwolenia na inwestycję musi być podana do wiadomości publicznej.

Z informacji przekazanych przez składającego petycję wynika, że procedury wymagane na mocy dyrektywy OOS nie zostały jeszcze zainicjowane.

Wnioski

Jak zaznaczono powyżej, wniosek dotyczący budowy linii kolejowej „Katowice–Pyrzowice” nie został jeszcze formalnie przedłożony Komisji Europejskiej. Kiedy wniosek taki zostanie złożony, Komisja dokładnie przeanalizuje projekt przedsięwzięcia.

Kiedy władze polskie prześlą swój wniosek, Komisja zweryfikuje jego zgodność z prawodawstwem środowiskowym UE. Ponieważ przedsięwzięcie wchodzi w zakres dyrektywy OOS, procedury wymagane na mocy przedmiotowej dyrektywy będą musiały zostać przeprowadzone przed wydaniem zezwolenia na inwestycję.

Niemniej jednak Komisja skontaktuje się z władzami polskimi, aby sprawdzić stan przygotowań do realizacji przedsięwzięcia i przypomnieć władzom, że wszystkie wymogi prawodawstwa środowiskowego UE, a zwłaszcza te zapisane w dyrektywie OOS, muszą zostać spełnione.

4. Dodatkowa odpowiedź Komisji, otrzymana dnia 18 lipca 2011 r.

Osoby składające petycję z Tapkowic, Ożarowic i Bobrownik Będzińskich są zaniepokojone planami budowy nowej linii kolejowej łączącej Katowice z lotniskiem w Pyrzowicach. Linia ta będzie przebiegać przez Ożarowice. Składający petycję twierdzą, że nie przeprowadzono konsultacji społecznych i że trasę nowej linii wytyczono ze względu na korzyści finansowe

4

pewnych osób, których nie wymieniono bezpośrednio w petycjach.

Zarzuty przedstawione przez składających petycję dotyczą planowania i budowy linii kolejowej w poszczególnych gminach.

Komisja pragnie poinformować członków Komisji Petycji, że fundusze strukturalne i Fundusz Spójności można wykorzystywać do współfinansowania inwestycji infrastrukturalnych w Polsce, w tym do budowy infrastruktury drogowej, kolejowej, powietrznej i wodnej oraz systemów transportu multimodalnego, które mogą być finansowane z programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” na lata 2007–2013 w ramach osi priorytetowej VII: „Transport przyjazny środowisku”. Maksymalny pułap współfinansowania tej osi priorytetowej wynosi 63,64%, a maksymalna wysokość wsparcia jej z Funduszu Spójności, obliczona na podstawie całkowitego dopuszczalnego finansowania publicznego i prywatnego, sięga 7 676 019 211 euro.

Zgodnie z zasadą zarządzania dzielonego, która ma zastosowanie w polityce spójności, jedynie przedsięwzięcia, których całkowity koszt przekracza 50 milionów euro w określonych obszarach, są przedkładane Komisji w celu dokonania ich oceny i zatwierdzenia wysokości współfinansowania w drodze decyzji Komisji. Przedsięwzięcia poniżej tego pułapu podlegają ocenie władz krajowych. Niemniej jednak przedsięwzięcia współfinansowane z funduszy strukturalnych muszą być zgodne z przepisami prawodawstwa UE, w tym dyrektyw środowiskowych.

Poniżej podano najświeższe informacje dotyczące petycji 2010/0297 – przedsięwzięcie kolejowe w południowo-zachodniej Polsce:

W ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” na liście indykatywnej znalazły się dwa przedsięwzięcia dotyczące budowy połączenia kolejowego między Katowicami a lotniskiem w Pyrzowicach: prace przygotowawcze (7.1-20.2) i modernizacja (7.1-20.1).

Obecnie prowadzone są prace przygotowawcze, podczas gdy projekt modernizacji umieszczono na liście rezerwowej.

Przedsięwzięcie 7.1-20.2 pt. „Budowa połączenia kolejowego MPL »Katowice« w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej (odcinek Katowice–Pyrzowice)” – PRACE PRZYGOTOWAWCZE:

- zgodnie z regulacjami KE przedsięwzięcie, którego całkowity koszt nie przekracza 50 milionów, nie jest uznawane za przedsięwzięcie kluczowe, a zatem nie podlega ocenie Komisji. Przedsięwzięcie, którego dotyczy petycja (przedsięwzięcie przygotowawcze), nie przekracza tego pułapu i w związku z tym nie wymaga decyzji Komisji;
- wniosek o zwrot kosztów został zatwierdzony przez Ministerstwo Infrastruktury i dnia 30 czerwca 2010 r. podpisano umowę o współfinansowanie;
- zgodnie z umową o współfinansowanie realizację projektu przewidziano na lata 2009–2012;
- dotychczas przedłożono dwa wnioski o dokonanie płatności, obydwa zostały już zatwierdzone przez KE.

Skargi obywateli wywarły istotny wpływ na spodziewane ramy czasowe realizacji przedsięwzięcia – nawet w przypadku wyraźnego wyjaśnienia dostosowań wykonanie przedsięwzięcia w przewidywanym wcześniej terminie (31.03.2012 r.) jest niemożliwe. Opóźnienia w zakończeniu prac przygotowawczych będą miały również wpływ na rozpoczęcie etapu modernizacji.

Co do modernizacji (7.1-20.1) wniosek o potwierdzenie poziomu współfinansowania przedsięwzięcia kluczowego nie został jeszcze przedłożony Komisji Europejskiej. Komisja pragnie jednak zapewnić składających petycję, że jeżeli Komisja otrzyma taki wniosek, zostanie on poddany dokładnej analizie obejmującej ocenę zgodności przedsięwzięcia z dyrektywami środowiskowymi UE, takimi jak dyrektywa w sprawie oceny oddziaływania na środowisko¹ i dyrektywa siedliskowa², które mogą mieć zastosowanie w tej sprawie.

Zgodnie z najnowszą listą przedsięwzięć kluczowych ta konkretna inwestycja znajduje się wśród przedsięwzięć kluczowych, których współfinansowanie przewidziano w latach 2007–2013; to do instytucji zarządzającej programem operacyjnym „Infrastruktura i środowisko”³ przede wszystkim należy ponowne rozpatrzenie kształtu i znaczenia omawianej inwestycji, a także ewentualne dodatkowe uwzględnienie jej na liście indykatywnej przedsięwzięć kluczowych w ramach uzgodnionych z Komisją Europejską.

Składający petycję powinni się w tej sprawie skontaktować z władzami polskimi w celu uzyskania dalszych informacji: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Departament Koordynacji Programów Infrastrukturalnych, ul. Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa (dyrektor: Monika Pałasz).

¹Dyrektywa Rady 85/337/EWG w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (dyrektywa OOS) (Dz.U. L 175 z 5.7. 1985, s. 40) zmieniona dyrektywą 97/11/WE (Dz.U. L 73 z 14.3.1997, s. 5) oraz dyrektywą 2003/35/WE (Dz.U. L 156 z 25.6.2003, s. 17).

²Dyrektywa Rady 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz.U. L 206 z 22.7.1992).

³Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Monika Pałasz, Dyrektor Departamentu Koordynacji Programów Infrastrukturalnych, ul. Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa.

