

prof. nzw. dr hab. inż. Andrzej Kraszewski

**Opinia o dokumentacji przedprojektowej i projektowej dla zadania:
„Budowa połączenia kolejowego MPL „Katowice” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji
górnosląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice**

1. PRZEDMIOT OPINII

Niniejsza opinia, przygotowana na zlecenie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska dotyczy raportu oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia infrastrukturalnego polegającego na budowie połączenia kolejowego MPL „KATOWICE” w Pyrzowicach z miastami aglomeracji górnośląskiej, odcinek Katowice – Pyrzowice.

W swym opracowaniu konsultant ocenił przede wszystkim:

- kompletność i zgodność z Ustawą¹ Raportu OOS wykonanego na zlecenie Inwestora dla planowanego przedsięwzięcia;
- przydatność tego raportu dla podjęcia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska;
- kontekst społeczny planowanej inwestycji i sposób zarządzania przez Inwestora i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska konfliktem z administracją lokalną i ze społecznościami sąsiadującymi z planowaną inwestycją, jaki pojawił się na tym etapie jej przygotowania.

Należy stwierdzić na wstępie, że ocena oddziaływania dużej inwestycji infrastrukturalnej na środowisko przyrodnicze i społeczne jest sztuką, która aczkolwiek skodyfikowana w przepisach prawa pozostaje w znacznej mierze domeną trudnej wiedzy z wielu dyscyplin technicznych, przyrodniczych, społecznych, a także prawa i ekonomii. **Ostatecznym celem powinno być przekonanie podejmującego decyzję administratora publicznego, że proponowany przez Inwestora wariant realizacji przedsięwzięcia infrastrukturalnego jest najlepszy z możliwych, a konflikty, jakie powoduje ze środowiskiem przyrodniczym i społecznym zostały zminimalizowane poprzez dobór właściwych środków technicznych i organizacyjnych, zatem są możliwe do zaakceptowania.** Ten ważny aspekt dokumentacji przedstawionej administracji publicznej został również oceniony przez konsultanta.

1.1. Planowana inwestycja infrastrukturalna

Rozwój kolei w Polsce jest ze wszech miar pożądanym. Oprócz wielu powodów natury czysto gospodarczej, ważne są powody związane z ochroną środowiska, ponieważ kolej jest słusznie uznawana za najbardziej pro-środowiskowy rodzaj masowego transportu osób i towarów. Rozwój infrastruktury kolejowej jest jednak w Polsce zbyt wolny. Zdaniem konsultanta nie wykorzystano w pełni szansy, jaką stworzył „Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko – Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007 – 2013”. Każda inwestycja zmierzająca do budowy lub modernizacji infrastruktury kolejowej powinna być zatem traktowana priorytetowo.

Przedmiotem opinii są działania Inwestora na etapie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji liniowej polegającej na wybudowaniu trasy kolejową łączącej Międzynarodowy Port Lotniczy w Pyrzowicach z miastami aglomeracji śląskiej: Katowicami,

¹ Ustawa 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. 2008 Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) zwana dalej Ustawą o OOS.

Sosnowcem, Dąbrową Górniczą, Siemianowicami Śląskimi, Chorzowem, Piekarami Śląskimi, Bytomiem, Zabrzem, Gliwicami i Świętochłowicami. Inwestorem są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Budowa połączenia kolejowego pomiędzy Międzynarodowym Portem Lotniczym w Pyrzowicach a miastami aglomeracji śląskiej dobrze wpisuje się w strategię rozwoju transportu kolejowego. Ponieważ aktualnie dowóz osób do lotniska realizowany jest wyłącznie transportem samochodowym, należy spodziewać się szybkich i wymiernych efektów ekologicznych oraz społecznych polegających m.in. na skróceniu czasu podróży i poprawie bezpieczeństwa w porównaniu z przejazdami przez zatłoczony układ drogowy aglomeracji. Nowa linia kolejowa zostanie włączona w układ linii kolejowych służących realizacji przewozów mieszkańców i towarów w obrębie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, co przyniesie dalsze korzyści gospodarcze, społeczne i ekologiczne.

1.2. Kwalifikacja przedsięwzięcia i podejmujący decyzję

Zgodnie z art. 59 ust.1 pkt 1 ustawy o OOS realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jako działania mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, do których zalicza się, na mocy § 2.1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2010 Nr 213 poz. 1397) linie kolejowe wchodzące w skład transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości lub w skład 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) lub kolei o znaczeniu państwowym. Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w tym przypadku jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach.

Taka kwalifikacja omawianej inwestycji jest prawidłowa i nie budzi wątpliwości.

1.3. Opinia o toku procedury administracyjnej

Organy Generalnej i Regionalnych Dyrekcji Ochrony Środowiska są często oskarżane przez inwestorów o stwarzanie niepotrzebnych przeszkód w fazie przygotowania inwestycji i o nadmierne wydłużanie procedury administracyjnej prowadzącej do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Konsultant, który jest ekspertem w sprawach przygotowania inwestycji infrastrukturalnych, a przez bez mała dwa ostatnie lata pełnił funkcję ministra środowiska nie mógł sobie odmówić oceny sprawności działania organów uprawnionych do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej inwestycji. Jest to w tym przypadku o tyle uzasadnione, że cały tok procedury jest w rękach Regionalnej (a w obecnej fazie również i Generalnej) Dyrekcji Ochrony Środowiska. Wyczerpującą informację na ten temat uzyskał z Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Należy przyznać, że procedura prowadzona była sprawnie, a terminy kolejnych kroków organu były tak krótkie, jak pozwalało na to prawo.

Rola Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach zaczęła się w momencie wystąpienia inwestora z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co nastąpiło 15 września 2010 roku. Regionalny Dyrektor w trybie art. 33 ust. 1 ustawy o OOS już w dn. 22 września poinformował społeczeństwo o toczącym się postępowaniu umieszczając stosowną informację na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej, informując także zainteresowane urzędy gmin. Termin zgłaszania uwag został wyznaczony zgodnie z ustawą na 21 dni, od 5 do 26 października 2010 roku. W tym czasie Regionalny Dyrektor analizował nadesłaną dokumentację, co biorąc pod uwagę jej rozmiar (do czego konsultant odniesie się w następnym punkcie) musiało być bardzo pracochłonne. Uwagi odnośnie raportu OOS oraz wyniki konsultacji społecznych w postaci blisko 2000 protestów nadesłanych przez interwenientów strony społecznej RDOŚ w Katowicach przesłał Inwestorowi pismami z 23 listopada, 6 i 20 grudnia. Do maja 2011 roku trwała intensywna wymiana korespondencji pomiędzy RDOŚ w Katowicach a Inwestorem mająca częściowo charakter polemiki z uwagami organu, ale również zawierała wyjaśnienia merytoryczne wykonawcy raportu. Ostateczna wersja uzupełnionego raportu została przekazana organowi 16 września 2011 roku. Powinna ona zawierać odpowiedzi na uwagi interwenientów zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych

przeprowadzonych przez RDOŚ w październiku 2010 roku, zatem wymagała ponownych konsultacji organu z zainteresowaną stroną społeczną. Konsultacje takie zostały dokonane w okresie od 3 do 24 października 2011 roku. Narastający konflikt społeczny z lokalną społecznością terenów, przez które miała przebiegać planowana linia kolejowa spowodował konieczność przedłużenia konsultacji społecznych do 14 listopada 2011 roku. Na ten dzień Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach wyznaczył rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa. Protokół z rozprawy został podany do publicznej wiadomości 23 grudnia 2011 po opracowaniu dużej ilości uwag strony społecznej, jakie napłynęły po jej zakończeniu.

Stało się oczywiste, że zasadniczym problemem w postępowaniu administracyjnym w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest konflikt z lokalną społecznością o takich rozmiarach, że administrator publiczny nie mógł przejść nad tym do porządku dziennego. Takie rozmiary konfliktu w demokratycznym państwie muszą być uznane za istotną przeszkodę w postępowaniu decyzyjnym. Nawet jednak rozległy konflikt społeczny w przypadku inwestycji infrastrukturalnej tak ważnej społecznie, jak planowane połączenie kolejowe nie powinien być przeszkodą w podjęciu decyzji, jeżeli Inwestor w sposób przekonujący uzasadnił wybrany przez siebie wariant i dołożył wszelkich starań, by wyjaśnić społeczeństwu jakie środki zostaną podjęte, by zminimalizować oddziaływania negatywne i jaki program rekompensat przewiduje się dla tych, którzy odniosą rzeczywiste straty w związku z realizacją inwestycji. W przekonaniu konsultanta Inwestor wywiązał się z tego zadania pozostawiając jednak szereg wątpliwości, co zostanie obszernie uzasadnione w dalszej części opinii.

Pismem z dn. 30 listopada 2011 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska zwrócił się do Dyrektora Generalnego Ochrony Środowiska z prośbą o przedłożenie Krajowej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko wniosku o zaopiniowanie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w trybie art. 132 ustawy o OOŚ.

Podsumowując tą część opinii konsultant wysoko ocenia działania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach w rozpatrywanej sprawie. Czynności procedury były kompletne i podejmowane bez zbędnej zwłoki, uwagi dotyczące przedłożonego raportu wydają się mieć uzasadnienie, zwłaszcza w części dotyczącej zgodności z lokalnym planowaniem przestrzennym. Co więcej, konsultant uważa, że Inwestor został potraktowany łagodnie. Uważa analiza raportu pozostawia pewne wątpliwości, czy wariant wybrany przez Inwestora jest wariantem optymalnym z punktu widzenia kryteriów funkcjonalnych, środowiskowych i społecznych. Być może Regionalny Dyrektor ma taką pewność posiłkując się wiedzą o uwarunkowaniach lokalnych i w oparciu o analizy, które nie zostały dołączone do dostępnej konsultantowi dokumentacji.

2. DOSTARCZONA DOKUMENTACJA

Dostarczona konsultantowi dokumentacja to liczący sobie 667 stron raport oceny oddziaływania na środowisko wraz z 10-ma załącznikami, które liczą sobie mniej więcej drugie tyle stron. Wykonawcą oceny jest Konsorcjum „MPL Katowice” w składzie: Pöyry Infra GmbH, Pöyry Infra Sp. z o.o. oraz DB International GmbH, którego liderem jest Pöyry Infra GmbH. Konsultant otrzymał ponadto kilkanaście teczek z protestami i uwagami strony społecznej zebranymi w trakcie konsultacji społecznych.

Nagminną bolączką polskiego systemu ocen oddziaływania na środowisko stało się wykonywanie raportów oceny, które wraz z załącznikami liczą sobie wiele tysięcy stron tekstu, map i fotografii. Tak obszerna dokumentacja jest trudna do analizy i staje się często przyczyną opóźnień w procedurze oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Utrudnia podejmującemu decyzję wyrobienie sobie opinii o istotności prognozowanych oddziaływań, bowiem informacja o podstawowym znaczeniu jest zwykle rozwodniona w morzu informacji nieprzydatnej w procesie decyzyjnym. Znacznie podnosi też koszt wykonania oceny. Jakież znaczenie dla Regionalnego Dyrektora OŚ może mieć wyliczenie na kilkunastu stronach obiektów inżynierskich znajdujących się na istniejących liniach kolejowych, z którego czytelnik może się dowiedzieć, że „...wystrój przejścia jest w bardzo złym stanie i wymaga odświeżenia. W ramach odświeżenia wystroju w odniesieniu do ścian i sufitu należy usunąć istniejącą powłokę malarską, wyszpachlować powierzchnie i ułożyć nową powłokę malarską” (str. 34). Innym

przykładem jest umieszczona na 54 stronach w większości pusta tabela inwentaryzacji pól i gadów (str. 238).

Już samo streszczenie raportu w języku niespecjalistycznym liczy sobie ponad 100 stron tekstu.

3. WYBÓR WARIANTÓW PRZEDSIĘWZIĘCIA DO ANALIZY

Wymóg opisu wariantów realizacji przedsięwzięcia w raporcie OOŚ jest mocno ugruntowany w ustawie o OOŚ. W przypadku wielu drobnych przedsięwzięć, jak np. anteny łączności sieci komórkowej mogą się one wydawać niepotrzebne i powodować, że wykonawca oceny sztucznie tworzy rozwiązania wariantowe, by wypełnić wymóg ustawy. Inaczej jest jednak z dużymi inwestycjami, których ingerencja w środowisko przyrodnicze i społeczne jest znacząca i które mogą stać się źródłem konfliktów z organizacjami ekologicznymi i z lokalnymi społecznościami. W takich przypadkach prawidłowa analiza wariantów i przedstawienie jej wyników podejmującemu decyzję administratorowi publicznemu ma kluczowe znaczenie dla uzasadnienia wybranego przez inwestora wariantu.

Inwestor ma pełne prawo do wyboru takiego wariantu, który najlepiej realizuje cele, jakie stawia on przedsięwzięciu inwestycyjnemu. To zrozumiałe, że będzie on preferował te warianty realizacji przedsięwzięcia, które mają największe zalety funkcjonalne (np. zapewnią największe przewozy pasażerów komunikując wszystkie większe miasta aglomeracji śląskiej) i będzie ekonomicznie możliwy do realizacji w ramach posiadanego budżetu. Kryteria funkcjonalne i ekonomiczne będą jednak miały mniejsze znaczenie dla Regionalnego Dyrektora OŚ, dla pozarządowych organizacji ekologicznych i dla lokalnych społeczności sąsiadujących z planowaną inwestycją. Dlatego też inwestor ubiegając się o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach musi równie wnikliwie analizować kryteria środowiska przyrodniczego i społecznego a także inne, np. dotyczące przewidywanych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym. Te dwie pierwsze grupy kryteriów będą szczególnie ważne na etapie komunikacji ze stroną społeczną, gdy inwestycja okazuje się społecznie lub przyrodniczo kontrowersyjna. Może to spowodować, że ostatecznie wybrany wariant będzie nieco gorszy funkcjonalnie lub/i ekonomicznie, ale będzie powodował możliwe do zaakceptowania konflikty ze środowiskiem przyrodniczym i społecznym. Dowód na to, że inwestor dokonał wyboru rozwiązania optymalnego z punktu widzenia wszystkich istotnych w danym przypadku grup kryteriów powinien znaleźć się w dokumentacji przedstawionej administratorowi publicznemu.

3.1. Analiza wariantów studialnych połączenia kolejowego MPL Katowice-Pyrzowice z miastami aglomeracji śląskiej

Z raportu OOŚ dla analizowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego dowiadujemy się, że już w 2007 roku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokonały analizy lokalizacji linii kolejowej na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego. Opracowana została „Koncepcja powiązań komunikacją kolejową Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach z miastami Aglomeracji Górnośląskiej”. W tym wstępnym studium wykonalności analizowano 7 wariantów lokalizacji trasy względem kryteriów funkcjonalnych: obecnych i prognozowanych potoków podróży, wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu priorytetowego znaczenia linii nr 137, stanowiącej ważny element transeuropejskiego korytarza transportowego E30. Obok siedmiu wariantów trasy wskazanych przez Marszałka Województwa oznaczonych jako I, II, III, IV, V.1, V.2 i VI analizowano dwie trasy zaproponowane przez Inwestora (VII.1, VII.2) oraz trzy kolejne powstałe w wyniku konsultacji i w porozumieniu z władzami lokalnymi (VII.3, VIII.1 i VIII.2). Dowiadujemy się zatem, że tak jak należało, na tamtym etapie dokonano wstępnych konsultacji administracyjnych z lokalnymi władzami samorządowymi. Szkoda, że bardziej wyczerpujące wyniki tych analiz nie znalazły się w raporcie OOŚ. Brak jest również jakiegokolwiek mapki rozpatrywanych wtedy wariantów, zaś lapidarny opis tych wariantów i powodów, dla których zostały odrzucone nie może być uznany za wystarczający. Co prawda ustawa nie wymaga przedstawienia w raporcie takiej analizy, lecz np. w przypadku inwestycji drogowych stało się dobrym zwyczajem, że RDOŚ otrzymuje w komplecie

dokumentacji dotyczącej planowanej drogi publicznej również i Studium Techniczno-Ekologiczno Środowiskowe (tzw. STEŚ). Powoduje to znacznie lepszą współpracę obu organów, szybsze wydawanie decyzji środowiskowych i w rezultacie skargi drogowców na opieszałość organów ochrony środowiska należą obecnie do wyjątków.

Z lektury tej części raportu można wnosić, że we wspomnianej powyżej analizie obok kryteriów funkcjonalnych wzięto również pod uwagę pewne kryteria ochrony środowiska przyrodniczego i dóbr kultury. W ramach wstępnych analiz oddziaływania omawianego przedsięwzięcia na środowisko oceniono wszystkie 12 wariantów przebiegu trasy pod kątem następujących kryteriów: długość trasy, czas jazdy z postojami, liczba mieszkańców miast obsługiwanych przez trasę, ale również liczbę kolizji z obszarami przyrodniczo cennymi oraz przestrzenną relację z obszarami chronionymi. Nie wiadomo, jakiej metodyki użyto w analizie porównawczej. Konsultant używa w takich przypadkach analizy wielokryterialnej. Inwestor odrzucił, jak pisze „ze względów społeczno – środowiskowych” warianty trasy oznaczone jako: II, III, IV, V.1, V.2.

Pozostałe 7 wariantów (tzn. I, VI, VII.1, VII.2, VII.3, VIII.1 i VIII.2) poddano „szczegółowej analizie właściwej”. Trudno jest oceniać metodykę, która nie została przedstawiona, można jednak powiedzieć, że stosowanie odmiennych kryteriów i odrzucanie kolejnych wariantów na drugim poziomie analizy zwykle uznawane jest za błąd metodyczny. Dowiadujemy się jedynie, że „trasy I i VI zostały wyeliminowane z powodów nie uwzględnionych w kryteriach generalnych, dotyczących wyłącznie tych dwóch przebiegów”. Jeżeli istniały kryteria eliminujące (do takich należy często koszt realizacji przedsięwzięcia przekraczający posiadany budżet), to albo stosuje się je na wstępie, albo dobiera się metody analizy, np. z grupy Electre, które dokonują tego na jednym poziomie analizy. Na domiar złego zastosowano trzeci poziom analizy, na którym wyeliminowano również trasy VIII.1 i VIII.2, ponieważ „jako jedyne spośród dwunastu analizowanych przebiegów, przecinały obiekt chroniony w myśl art. 7 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2003 nr 162 poz. 1568)”. Chodzi tu o wpisany do rejestru zabytków park w Świerklańcu, znany z cennych obiektów zabytkowych. W opisie analizy znajdujemy, że trasy VIII.1 i VIII.2 wykluczono także z powodu „istotnych szkód górniczych, uniemożliwiających prowadzenie linii kolejowej (...)”, a także ze względu na niekorzystne ukształtowanie terenu. W rezultacie, do dalszych szczegółowych analiz w aspektach kryteriów środowiskowych wybrano trasy VII.1, VII.2 oraz VII.3 dokonując dla nich „analiz ściśle związanych z oceną wpływu trasy na środowisko naturalne”. W dalszej części analizy po pewnych modyfikacjach otrzymały one nowe oznaczenia 1, 2a oraz 2b:

Wariant „1” (zielony) – zmodyfikowany wariant VII.1; prędkość konstrukcyjna $V_{\max}=160$ km/h;

Wariant „2a” (czerwony) – zmodyfikowany wariant VII.2; prędkość konstrukcyjna $V_{\max}=120$ km/h;

Wariant „2b” (niebieski) – zmodyfikowany wariant VII.3; prędkość konstrukcyjna $V_{\max}=120$ km/h.

Odnosząc się do tej fazy analizy należy po pierwsze stwierdzić, że niewiele o niej wiadomo. Nie znamy ani dokładnego przebiegu tras, ani szczegółowej listy kryteriów użytych do ich eliminacji, zaś zastosowana metodyka analizy budzi duże wątpliwości. Nie ma w raporcie informacji, w jaki sposób i czy w ogóle niektóre z ważnych kryteriów zostały na tym etapie uwzględnione. Przykładem może być liczba wyburzanych domów w przypadku wyboru danego wariantu, lub też liczba osób zamieszkała w pobliżu (np. w pasie 400 m) planowanej trasy. Takie dane są łatwe do zdobycia.

3.2. Analiza szczegółowa wariantów realizacji inwestycji

We wszystkich trzech wariantach wybranych przez Inwestora do dalszej analizy linia kolejowa na początkowym odcinku będzie przebiegać w terenie zurbanizowanym i uprzemysłowionym Aglomeracji Górnośląskiej. Do kilometra 15,0 wykorzysta się istniejącą linię kolejową, która zostanie zmodernizowana. Na dalszym odcinku, aż do km. 24,0 linia kolejowa ma nadal ten sam przebieg we wszystkich 3 wariantach, co więcej będzie przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A1. Jest to pożądane, ponieważ prowadzenie inwestycji liniowych w tym samym korytarzu w mniejszym stopniu ingeruje w zagospodarowanie przestrzenne terenu i jest korzystniejsze dla środowiska przez to, że stanowi jedną barierę dla powiązań poprzecznych. Niestety, począwszy od km. 24,0 linia kolejowa odsuwa się od autostrady na zachód we wszystkich swoich 3 wariantach. Stworzy to

podwójny efekt rozcięcia struktur przestrzennych leżących blisko siebie dróg komunikacyjnych. Konsultant nie znalazł w raporcie argumentów na rzecz takiego rozwiązania. Dopiero w odpowiedziach na protesty lokalnych społeczności znajdujemy wyjaśnienie, że wariant przebiegu linii kolejowej w jednym korytarzu z autostradą A1 został wyeliminowany na samym początku prac studialnych ze względu na brak akceptacji społecznej z powodu dużej ilości wyburzeń istniejącej zabudowy. Nie było też zgody ze strony Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W chwili, gdy Inwestor zwrócił się do niej z zapytaniem o możliwość kontynuowania przebiegu linii kolejowej w korytarzu autostrady GDDKiA miała już prawomocne pozwolenie na budowę tego odcinka i próba zlokalizowania linii kolejowej w tym samym korytarzu musiałaby na długo opóźnić budowę tej ważnej drogi. Wiązałoby to się również z ryzykiem niewydatkowania środków z funduszy europejskich w odpowiednim terminie. Wariant ten mimo wszystko powinien być opisany w raporcie, ponieważ może zachodzić domniemanie, że byłby on wariantem najbardziej korzystnym dla środowiska. Brak analizy tego wariantu konsultant uznaje za najważniejsze uchybienie opiniowanego raportu.

4. OPINIA O RAPORCIE OOŚ

Zawartość raportu OOŚ jest szczegółowo określona w art. 66 ustawy. Oddziaływanie wariantów realizacji inwestycji zwykle się dzieli na dotyczące środowiska przyrodniczego i społecznego. Nie jest możliwe precyzyjne rozdzielanie kryteriów oceny na te, które dotyczą przyrody i społeczeństwa. Utała się jednak pewna praktyka stosowana przez osoby i instytucje zajmujące się wykonywaniem ocen oddziaływania na środowisko.

W opiniowanym raporcie dalszą analizę wariantów w zakresie ich oddziaływania na środowisko przeprowadzono w oparciu o 14 kryteriów, z których 11 dotyczyło kolizji z obszarami chronionymi, kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo, ekspozycji na hałas, hydrogeologii i jakości powietrza. Pozostałe trzy dotyczyły kolizji z infrastrukturą, zagospodarowaniem przestrzennym i zagrożeniem ujęć wody. Nie opisano w raporcie również i na tym etapie niektórych kryteriów, które na etapie konsultacji społecznych okazały się ważne dla interesariuszy. Do najważniejszych należą: ilość niezbędnych wyburzeń, liczba osób w pasie oddziaływania trasy kolejowej oraz ocena efektu rozcięcia struktur osadniczych. Porównanie wybranych przez Inwestora wariantów w oparciu o kryteria środowiska przyrodniczego zostało generalnie wykonane prawidłowo, do czego konsultant odniesie się w następnym punkcie.

4.1. Główne problemy oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze

Analiza oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze jest jednym z głównych zadań raportu OOŚ. Omawiana inwestycja jest inwestycją liniową, co stanowi znacznie większe wyzwanie dla zespołu oceniającego, aniżeli w przypadku inwestycji punktowej. Prawidłową metodyką w takim przypadku jest określenie na podstawie dostępnej wiedzy szerokości pasa oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, inwentaryzacja zasobów przyrody ożywionej i nieożywionej a następnie określenie w jakim stopniu poszczególne dobra przyrodnicze ponoszą ryzyko zniszczenia, czy to w sposób bezpośredni, czy też w wyniku długotrwałego oddziaływania przedsięwzięcia na te dobra. Na końcu należy zaproponować odpowiednie środki zmniejszające oddziaływanie niekorzystne.

Podstawowym problemem inwestycji liniowych jest rozcięcie przestrzennych struktur przyrodniczych. Odnośnie gatunków płazów, gadów i ssaków należy zinwentaryzować trasy ich wędrówek, czy to występujących lokalnie, np. do miejsc rozrodu lub żerowisk, czy też korytarzy ekologicznych mających ponadlokalne znaczenie dla migracji gatunków. Te właśnie miejsca powinny być traktowane przez projektantów ze szczególną uwagą przy doborze środków zmniejszających oddziaływanie niekorzystne.

Ocena zastosowania zarysowanej powyżej metodyki i kompletności analizy wpływu planowanej linii kolejowej na środowisko przyrodnicze jest generalnie pozytywna. Dla poszczególnych gatunków roślin, grzybów i zwierząt prawidłowo wyznaczono szerokość pasa oddziaływań, a inwentaryzację

przeprowadzono w sposób nie budzący większych zastrzeżeń. Ryzyko zniszczenia cennych gatunków oceniono bez częstych w takich przypadkach prób minimalizowania go lub ukrywania niewygodnych faktów. Ta część oceny przekonuje, że wszystkie trzy warianty trasowania przebiegu linii kolejowej są możliwe do zaakceptowania, przy czym najkorzystniejszym okazuje się wariant 1.

Analiz dokonano dla zinwentaryzowanych stanowisk chronionych i ważnych gatunków roślin, bezkręgowców, płazów i gadów, ryb, ptaków i ssaków. Najmniej korzystny okazuje się wariant 2b przebiegający w bezpośredniej bliskości linii brzegowej Jeziora Świerklaniec, a w dalszej kolejności wariant 2a. Najkorzystniejszą przyrodniczo opcją przedsięwzięcia jest wariant 1, którego oddziaływanie na dobra przyrody ożywionej jest podobne do wariantu 2a. Przy okazji prac inwentaryzacyjnych **bezkęgowców** określono w pobliżu przebiegu wariantu 2b miejsca występowania rzadkiego gatunku chrząszcza – kreślinka nizinnego wymienionego w załączniku II dyrektywy siedliskowej. Jeżeli rzeczywiście fakt występowania tego gatunku zostałby odpowiednio udokumentowany, należałoby wyznaczyć na tym terenie obszar Natura 2000. Jest to dodatkowy argument przemawiający przeciwko wariantowi 2b.

Podobne wnioski przedstawiają autorzy raportu odnośnie **płazów i gadów i ryb**. Najmniej korzystnym w aspekcie negatywnego oddziaływania na gatunki tych kręgowców i ich siedliska jest Wariant 2b. Warianty 1 i 2a odznaczają się mniejszym stopniem ingerencji z niewielką przewagą wariantu 2a w związku z jego przebiegiem w bliższej odległości od Jeziora Świerklaniec i przecięciem liczniejszych cieków wodnych.

Z punktu widzenia **ochrony ptaków** proponowane warianty znacznie się różnią, przy czym warianty 1 i 2a są stosunkowo zbliżone do siebie pod względem ich potencjalnego oddziaływania, natomiast wariant 2b jest zdecydowanie najmniej korzystny, bowiem w pobliżu jeziora występują liczniej miejsca lęgowe wielu cennych gatunków ptaków.

Przewidywany **poziom oddziaływań na gatunki ssaków** jest zbliżony we wszystkich trzech wariantach pewną przewagą również i tutaj wariantów 1 i 2a.

Na terenach silnie zainwestowanych, do których należy Górny Śląsk szczególne znaczenie ma analiza oddziaływań skumulowanych. W pobliżu planowanej trasy kolejowej zostały zlokalizowane dwie ważne drogi krajowe: autostrada A1 i droga S1. Ponadto należy pamiętać o oddziaływaniach związanych z operacjami lotniczymi w sąsiedztwie Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach. Autorzy raportu analizowali oddziaływania skumulowane, m.in. uwzględniając ustalenia raportów oddziaływaniu na środowisko autostrady A1 i drogi ekspresowej S1 i przedstawili propozycje stosownych rozwiązań. Oddziaływania skumulowane są podobne we wszystkich trzech wybranych przez Inwestora wariantach, przy czym w tym przypadku najgorszy okazuje się wariant 1 ze względu na kumulację efektu rozcięcia (barierowego) spowodowanego linią kolejową i pobliską autostradą A-1.

4.2. Główne problemy oddziaływania inwestycji na środowisko społeczne

Ta część analizy najbardziej interesuje społeczności lokalne, które sąsiadują z planowaną inwestycją. Najważniejsze kryteria, które zwykle rozpatruje się w analizie dotyczą wielkości populacji wyeksponowanej na hałas, zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby, niebezpieczeństwo dla zdrowia, w tym związane z ryzykiem poważnej awarii, liczbę niezbędnych wyburzeń i związanych z tym przesiedleń, utratę wartości nieruchomości związaną z sąsiedztwem korytarza transportowego oraz pogorszenie warunków życia, co z kolei głównie związane jest z efektem rozcięcia przestrzennych struktur społecznych. Strona społeczna często też eksponuje kryteria przyrodnicze uważając niesłusznie, że są one bardziej nośne, aniżeli kryteria egzystencjalne. Ta część analizy nie wypada już tak dobrze jak poprzednia, czego skutkiem jest znaczny poziom konfliktu z lokalną społecznością.

Oddziaływanie na środowisko społeczne często jest bagatelizowane przez wykonawców oceny, którzy utożsamiają środowisko z dobrami przyrody. Jednak zarówno Dyrektywa 85/337EC, jak i całe prawodawstwo dotyczące demokracji środowiskowej obowiązujące w krajach Unii Europejskiej stawia równie wysoko ochronę środowiska społecznego w procesie inwestycyjnym, co środowiska

przyrodniczego. Polskie prawo zawiera wystarczające regulacje, by interes środowiska społecznego należycie w tym procesie uwzględnić.

Metodyka w tym przypadku jest analogiczna, jak zarysowana poprzednio dla oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Należy określić dobra środowiska społecznego w pasie oddziaływania inwestycji, zinventaryzować ich stan aktualny, prognozowaną wielkość oddziaływań i zaproponować środki zmniejszające oddziaływania niekorzystne.

Do najważniejszych kryteriów oddziaływania linii kolejowej na ludzi (a wymaga tego art. 66.1.7.a ustawy o OOS w uzasadnieniu wybranego przez Inwestora wariantu) **jest liczba osób zamieszkałych w pasie terenu przyległym do torowiska**. Szerokość tej strefy wymaga uzasadnienia, konsultant w przypadku inwestycji drogowych stosował odległości 250 i 500 m. po obu stronach drogi licząc od jej skrajni. Takiej informacji brakuje w raporcie, a informacja zawarta w Tab. IV.93-6 jest zaledwie wykazem miejscowości, przez które ma przebiegać projektowana linia kolejowa wraz z liczbą mieszkańców, gęstością zaludnienia i odległością zabudowy od torowiska. Kolejną ważną informacją jest **liczba budynków konieczna do wyburzenia** oraz **liczba osób, których przesiedlenie okaże się konieczne**. Wykonawcy raportu wielokrotnie uzasadniają wybór trasowania chęcią zminimalizowania liczby wyburzeń czy przesiedleń, lecz nie przedstawiają na to żadnych dowodów. Brak takich danych w raporcie jest istotną wadą. Byłoby wskazane, by w czasie planowanego posiedzenia Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko Inwestor przedstawił takie dane.

Analiza ekspozycji ludzi na hałas wyróżnia się zdecydowanie na korzyść spośród wszystkich analiz oddziaływań na środowisko społeczne, jakie dostępne są w raporcie. Autorzy przeanalizowali najpierw stan istniejący środowiska akustycznego. Nie dziwi niestety, że w Aglomeracji Górnośląskiej z dostępnych wyników pomiarów i analiz archiwalnych, na terenach znajdujących się w bezpośrednim zasięgu oddziaływania inwestycji już obecnie, zwłaszcza na pierwszym, silnie zurbanizowanym i uprzemysłowionym odcinku, standardy jakości środowiska w zakresie hałasu nie są dotrzymane i występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów. Jedynie na terenach mniej zurbanizowanych lub położonych w większej odległości od głównych ciągów komunikacyjnych i zakładów przemysłowych stwierdza się brak przekroczeń poziomów dopuszczalnych. Projektanci zdają sobie z tego sprawę i projekty aktualnie realizowanych inwestycji infrastrukturalnych, jak np. budowa autostrady A1 czy też modernizacja linii E 30 przewidują budowę zabezpieczeń przeciwhałasowych w postaci ekranów akustycznych w celu obniżenia poziomu hałasu i zapewnienia dotrzymania standardów.

Autorzy tej części opracowania wykonali sami badania terenowe i prognozowali za pomocą zaawansowanych modeli matematycznych poziom hałasu w otoczeniu linii kolejowej na etapie budowy i eksploatacji. Budowa projektowanego połączenia kolejowego spowoduje zmianę klimatu akustycznego na terenie na którym będzie przebiegać. Dla odcinka istniejącego, od km 2.1 do km 15.0, który będzie zmodernizowany, prognozuje się spadek poziomu hałasu o ok. 5 dB w porze nocy dla zabudowy położonej najbliżej torowiska na odcinku przebiegającym przez Katowice. Na pozostałym odcinku prognozowany jest wzrost poziomu hałasu nawet o 10 dB, co wynika z prognozowanego wzrostu natężenia ruchu oraz znaczącego wzrostu prędkości z obecnych 30 km/h do projektowanych 100 km/h. Na pozostałym odcinku przebiegającym przez tereny znacznie mniej zurbanizowane, obecny klimat akustyczny kształtowany jest hałasem komunikacyjnym, lotniczym i bytowym i przekroczenia występują sporadycznie. Niezależnie od powyższego, dla terenów chronionych przed hałasem zastosowane zostaną środki zmniejszające oddziaływania niekorzystne, które ograniczą negatywne oddziaływanie hałasu kolejowego. Dostępna w raporcie analiza wskazuje także, że z punktu widzenia hałasu różnice pomiędzy poszczególnymi wariantami realizacji inwestycji są niewielkie a liczba mieszkańców potencjalnie narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu w każdym z wariantów będzie podobna. W wariantcie 2b poziomy hałas na pierwszej linii zabudowy byłby najmniejszy, co spowodowane jest mniejszą maksymalną prędkością pociągów - 120 km/h oraz nieco większą odległością zabudowań od torowiska. Wariant ten przebiega jednak przez większą liczbę miejscowości, zatem zdaniem twórców raportu liczba potencjalnie narażonych osób jest porównywalna z innymi wariantami. Ten wniosek nie wynika jednak z analizy mapy

zamieszczonej w Dodatku V i byłby łatwiejszy do uzasadnienia, gdyby przedstawiono w raporcie dane o liczbie ludności zamieszkałej w pasie oddziaływania linii kolejowej.

Wyniki analiz dotyczących hałasu przedstawione w raporcie dowodzą, że poziom emitowanego hałasu w związku z eksploatacją projektowanej linii kolejowej po zastosowaniu ekranów akustycznych w rejonie zabudowy mieszkaniowej lub dzięki poprowadzeniu linii w wykopie kształtować się będzie na poziomie nieprzekraczającym 50 dB w porze nocy. Można zatem stwierdzić, że na terenach zlokalizowanych w rejonie planowanej inwestycji nie będą występować warunki akustyczne stwarzające zagrożenie dla zdrowia człowieka.

Oddziaływanie projektowanej linii kolejowej powinno być analizowane w aspekcie **rozcięcia struktur przestrzennych**. Rozcięcie takie jest nieuniknione i powinno zostać zminimalizowane poprzez odbudowanie powiązań poprzecznych lokalizując w odpowiednich miejscach wiadukty i przepusty. Informację na ten temat znajdujemy w rozdziale III.3.2, niestety jedynie w formie opisowej i tabelarycznej. Przydałaby się mapa lokalizacji budowli inżynierskich w Załączniku V umożliwiająca ocenę odbudowanych i nieodbudowanych powiązań poprzecznych, tym bardziej, że problem ten był często podnoszony przez interwenientów strony społecznej.

Nie przewiduje się istotnego oddziaływania linii kolejowej na rolnicze użytkowanie terenów, na jakość i ilość wód powierzchniowych i podziemnych ani na jakość powietrza. Wybudowanie linii kolejowej wpłynie na zmniejszenie emisji w regionie, bowiem część przewozów zostanie przejęta z ruchu samochodowego, który jest znacznie bardziej uciążliwy dla środowiska. Nie przewiduje się ponadto istotnego wpływu żadnego z rozpatrywanych wariantów na krajobraz ani na dobra kultury na etapie budowy i eksploatacji przedsięwzięcia.

4.3. Opinia o zgodności raportu OOS z art. 66 ust. 1 Ustawy

Pomimo opisanych poprzednio ułomności raportu w zakresie oceny na środowisko społeczne jest on zgodny z art. 66 ust. 1 ustawy o OOS. Posiada on wszystkie elementy oceny opisane w wymienionym artykule opisane na dostatecznym poziomie szczegółowości. Brak ważnych elementów oceny stopnia oddziaływania na ludzi może być podstawą do wezwania Inwestora do uzupełnienia raportu, jednak konsultant nie spodziewa się, by wyniki dodatkowych analiz zmieniły w sposób istotny ocenę oddziaływania rozpatrywanych wariantów inwestycji na środowisko.

5. OPINIA O PROGRAMIE PROMOCYJNO-KONSULTACYJNYM INWESTORA

Duża inwestycja infrastrukturalna, zwłaszcza liniowa, nieuchronnie powoduje ryzyko znaczącego konfliktu. Wysoki poziom konfliktu może stać się przeszkodą w procesie decyzyjnym. Jest to reguła w demokratycznym państwie, w którym władza czuje się odpowiedzialna z jednej strony za rozwój infrastruktury, z drugiej zaś musi brać pod uwagę poziom niezadowolenia społecznego związany z podejmowanymi przez siebie decyzjami. Jest więc w interesie inwestora, by na etapie poprzedzającym podjęcie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uczynić wszystko co możliwe, by zminimalizować konflikt. Działania te nie są wymagane przez obowiązujące prawo i nie należy ich utożsamiać z konsultacjami społecznymi, jakich wymaga przepis art. 33-38 ustawy o OOS. Można je nazwać programem konsultacyjno-promocyjnym inwestora, bo chodzi tu tyle samo o skonsultowanie z interesariuszami kształtu projektu gdy wszystkie opcje są jeszcze otwarte, jak i o przekonanie zainteresowanych do proponowanych rozwiązań lokalizacyjnych, organizacyjnych i technicznych. Zapis art. 66.1.15 wymagający przedstawienia analizy ryzyka powstania konfliktów społecznych daje inwestorowi możliwość poinformowania podejmującego decyzję o tym co zostało uczynione, by potencjalny konflikt zminimalizować.

Nawet wysoki poziom konfliktu nie stanowi prawnej przeszkody w podjęciu decyzji, jeżeli organ wykonał prawidłowo wszystkie czynności przewidziane przez prawo. Jednak niedostatek promocyjno-konsultacyjnych działań inwestora stawia podejmującego decyzję w obliczu konfliktu w którym nieuchronnie staje się jego stroną. W tym sensie należy to uznać za psucie demokracji.

5.1. Zainteresowane grupy społeczne – interesariusze

Na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do grup społecznych wyrażających zainteresowanie projektem należą lokalne społeczności, w imieniu których występują lokalne władze samorządowe, pozarządowe organizacje ekologiczne oraz stowarzyszenia przedsiębiorców, rolników, kulturalne i im podobne. Inwestor oraz reprezentujący go autorzy raportu powinni zrozumieć powody działań interesariuszy i uczynić wszystko, by jeżeli to możliwe, zminimalizować problemy związane z lokalizowaną inwestycją.

W przypadku planowanej linii kolejowej głównym zainteresowanym jest lokalna społeczność, która ma sąsiadować z wariantami trasy zaproponowanymi przez Inwestora. To rozumiałe, że na tym etapie bezpośrednie konsultacje przeprowadza się z wójtem, burmistrzem lub prezydentem miasta. Należy jednak zadbać, by lokalna społeczność była o wszystkim informowana i by ta faza kontaktów z lokalną społecznością była w pełni transparentna.

Pośród pozarządowych organizacji ekologicznych przeważały te o zasięgu lokalnym lub regionalnym. Spośród organizacji ogólnopolskich zainteresowanie wyraziły jedynie nieliczne. Jest to rozumiałe, ponieważ preferują one transport kolejowy jako mniej obciążający środowisko. Podobnie jest ze stowarzyszeniami zawodowymi i kulturalnymi – największe zainteresowanie okazały stowarzyszenia lokalne i regionalne.

5.2. Działania Inwestora na etapie przygotowania raportu

W rozdziale X raportu OOŚ i w załączniku 7 omówiono wyniki spotkań konsultacyjno-informacyjnych, które odbywały się na etapie prac przygotowawczych. Konsultacje na tym etapie odbywały się przede wszystkim z władzami samorządowymi gmin, na terenie których projektowano przebieg linii kolejowej. Takie postępowanie na etapie planowania lokalizacji inwestycji należy uznać za prawidłowe. Z treści rozdziału X wynika, że spotkania były liczne i rozpoczęły się na wystarczająco wczesnym etapie. Zainteresowane samorządy zgłaszały szereg postulatów w trosce o zminimalizowanie ingerencji trasy w środowisko społeczne. Co symptomatyczne, w niektórych przypadkach wskazywano na możliwy przebieg trasy przez teren sąsiedniej gminy. Najbardziej aktywnie uczestniczące w procesie wyboru optymalnego przebiegu linii kolejowej były Gminy Ożarówce, Bobrowniki i Świerklaniec oraz Miasto Chorzów. Wyniki tej fazy działań konsultacyjnych Inwestora sprowadzają się do zebrania następujących, głównych postulatów strony społecznej:

- postulat utrzymania wspólnego korytarza transportowego dla linii kolejowej oraz autostrady A1 (Miasto Chorzów i Centrum Dziedzictwa Przyrody Górnego Śląska);
- lokalizacji przystanków i wiaduktów w celu zminimalizowania efektu rozcięcia (Miasto Piekary Śląskie, Gmina Ożarówce);
- korekty przebiegu linii kolejowej (Gmina Ożarówce, Gmina Bobrowniki, powiat Tarnogórski, Miasto Chorzów, Gmina Świerklaniec);

Zainteresowane gminy proponowały szczegółowe korekty przedstawionych im wariantów oraz przedstawiały nowe, możliwe dla nich do zaakceptowania przebiegi. W rezultacie tej fazy konsultacji wydaje się, że przebieg 2b byłby najmniej konfliktowy dla Gminy Ożarówce, choć w dokumentacji przedstawiono pisma samorządu tej gminy odrzucające jakkolwiek przebieg przez jej teren. Niestety, z treści rozdziału X nie wynika, które z tych postulatów zostały przyjęte przez projektantów i jakie były argumenty za odrzuceniem pozostałych. Zapewne jednak samorządy były o tych powodach informowane, zapewne również w tej fazie powstał ostateczny przebieg trzech analizowanych w raporcie wariantów linii kolejowej.

Z dostępnej konsultantowi dokumentacji wynika, że lokalna społeczność była również poinformowana o toczących się konsultacjach. Dowodem na to są załączone protesty, których przytoczono 70. Lektura listów protestacyjnych dowodzi, że również i mieszkańcy najczęściej postulują usytuowanie linii kolejowej we wspólnym korytarzu transportowym z autostradą. Wielu z nich wskazuje na wariant 2b jako pożądany, inni znów uważają ten wariant za niemożliwy ze względu

na zagrożenie jeziora Świerklaniec jako źródła wody pitnej. Liczne są uwagi do raportu OOŚ oraz argumenty na rzecz ochrony środowiska przyrodniczego i społecznego.

Autorzy raportu zamieszczają w załączniku 7 pisma, jakie przestali interwenientom w odpowiedzi na ich protesty. Uzasadniają w nich wybrane przez siebie rozwiązania i podają przyczyny preferowania wariantu 1. O możliwych tu wreszcie do znalezienia argumentach Inwestora uniemożliwiających na tym etapie poprowadzenie linii kolejowej we wspólnym korytarzu z autostradą konsultant pisał już w rozdz. 3 tej opinii. Pominąwszy kwestię wspólnego korytarza transportowego, z korespondencji tej nie wynika żaden wariant trasowania linii kolejowej, który byłby możliwy do zaakceptowania przez lokalną społeczność. Taka sytuacja jest typowa dla liniowych inwestycji infrastrukturalnych, zwłaszcza gdy są projektowane w gęsto zaludnionym regionie, do których należy Górny Śląsk. Próby wskazania innego przebiegu są w istocie próbami przeniesienia uciążliwości w pobliże innej wsi czy osiedla.

5.3. Sposób zarządzania konfliktem przez Inwestora

Niedosyt budzi brak informacji o tym w jakim stopniu konsultacje wpłynęły na ostateczny kształt projektu. Jeżeli Inwestor wykorzystał w jakimś stopniu wiedzę lokalną do zmniejszenia uciążliwości któregoś z wariantów poprzez korektę jego przebiegu lub np. wprowadzając zmiany w lokalizacji przepustów lub ekranów, Regionalny Dyrektor OŚ byłby z pewnością tym zainteresowany.

Nie ma też żadnej informacji o działaniach informacyjnych ze strony wykonawcy raportu. Jako minimum, można było utworzyć stronę internetową promującą przedsięwzięcie, gdzie można było przedstawić w atrakcyjnej formie istotne dla zainteresowanych informacje.

Szkoda też, że wykonawca raportu w porozumieniu z Inwestorem nie przedstawił choć w zarysie w odpowiedziach na protesty zasad wypłaty rekompensat za wyburzenia i wywłaszczenia. Suche odesłanie do przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym prawdopodobnie zostało odebrane przez interwenientów, podobnie jak i przez konsultanta – jako arogancja.

6. WNIOSKI I REKOMENDACJE

Wytrasowanie linii kolejowej w tak gęsto zamieszkałym i uprzemysłowionym regionie, jak Region Górnośląski jest przedsięwzięciem bardzo trudnym. Linia ta jest rozwiązaniem pożądanym i potrzebnym i powinna być wybudowana.

Możliwość podjęcia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zależy od tego, na ile raport OOŚ wykonany dla tej inwestycji przekonuje podejmującego decyzję Regionalnego Dyrektora OŚ o tym, że zostało zaproponowane optymalne rozwiązanie z punktu widzenia kryteriów funkcjonalnych, technicznych oraz ochrony środowiska.

Największą ułomnością raportu jest brak analizy trasowania linii kolejowej w korytarzu budowanej aktualnie autostrady A-1. Być może w aktualnej sytuacji rzeczywiście takie rozwiązanie nie jest już możliwe. Może też być i tak, że rozwiązanie to okazałoby się gorsze ze względu na większą liczbę wyburzeń. W raporcie powinniśmy znaleźć na to odpowiedź. Jeżeli jednak takie spóźnione rozwiązanie miałyby się okazać najlepsze przyrodniczo i społecznie, to brak odpowiednio wczesnego projektu obu dróg we wspólnym korytarzu byłby dowodem na błędy regionalnej polityki transportowej.

Wybrane przez Inwestora trzy warianty trasowania linii kolejowej mogą być zaakceptowane. Wariant 2b wypada nieco gorzej pod względem kryteriów ochrony środowiska, choć być może jest nieco lepszy w kategoriach społecznych. Lepsza ocena oddziaływania na środowisko społeczne byłaby możliwa, gdyby dostępne były dane o liczbie wyburzeń i liczbie osób w strefie oddziaływania planowanej linii.

Warszawa, 29 lutego 2012 r.