

Piłką w przyrodę

Minęło ponad pół roku od momentu, gdy Polsce i Ukrainie przyznano organizację Mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 roku. Można zapytać, co mają te mistrzostwa do ochrony przyrody. Poniżej prezentujemy artykuł, który przedstawia Euro 2012 w kontekście problemów Bieszczadów. Ale warto zwrócić uwagę na sytuację całej Polski.

Sport jest rozrywką człowieka, ale wielokrotnie ta rozrywka wpływała negatywnie na przyrodę. Im większa skala zjawiska, tym większy wpływ na środowisko. Jednym z przykładów są zimowe igrzyska olimpijskie, szczególnie te odbywające się w USA w 2002 r. w Salt Lake City w Górach Skalistych. Na potrzeby imprezy zniszczono siedliska i cenne lasy, zamieszkałe m.in. przez rysie i pумы. W Polsce też planowano takie igrzyska w Tatrach, a wyciągi i trasy narciarskie miały powstać w Tatrzańskim Parku Narodowym.

Wróćmy jednak do piłki nożnej i Euro 2012, po przyznaniu nam prawa do organizowania imprezy. Cały kraj zachłysnął się tą informacją, przedstawiano mistrzostwa jako coś, co przyspieszy rozwój Polski i będzie dużym skokiem cywilizacyjnym. Zbudujemy sieć autostrad i dróg ekspresowych, zmodernizujemy koleje, powstaną nowe lotniska, hotele i stadiony. Nas interesują szczególnie drogi szybkiego ruchu i linie kolejowe, istnieje bowiem realne niebezpieczeństwo, że te inwestycje mogą być budowane za wszelką cenę – ze szkodą dla terenów cennych przyrodniczo. Różni inwestorzy już sygnalizują, że wielu problemów, zwłaszcza przy budowie dróg, przysporzą im przepisy z zakresu ochrony środowiska. Tym, co może stwarzać projektantom i budowniczym dróg wiele kłopotów, są obszary Natura 2000 – dla tych terenów nie ma ustalonych tak dokładnych przepisów i granic, jak dla innych form ochrony.

Polska jako organizator mistrzostw musi podolać wymaganiom z zakresu komunikacji. Zawody będą się prawdopodobnie odbywać w czterech miastach: Gdańsku, Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu. Konieczna będzie też modernizacja połączeń drogowych w kierunku Lwowa i Kijowa. Te wymagania stawiają przed Polską zadanie zintensyfikowania prac. A to może odbyć się kosztem przyrody. Już dziś wiadomo bowiem, że miejsc kolizyjnych z Naturą 2000 na trasach interesujących organizatorów Euro 2012 jest przynajmniej kilkanaście, m.in. budowa linii kolejowej E59, trasa kolejowa E30, autostrada A1 i A4, droga ekspresowa S3.

Ministerstwo Transportu szacuje, że łączna wartość inwestycji, których realizacja ulegnie przyspieszeniu w związku z organizacją mistrzostw, wyniesie 22 mld zł. Zaś całkowita wartość inwestycji związanych z Euro 2012 to 41 mld zł. W realizację zadań będą zaangażowane środki budżetowe i unijne.

W 2011 r. mają zostać zakończone projekty priorytetowe. Będą to autostrady A1 na odcinku Gdańsk-Gorzyczki, A2 od zachodniej granicy do Warszawy oraz A4 od Zgorzelca do Krzyżowej. Do zadań priorytetowych należy też budowa dróg ekspresowych: S1 – połączenie od A4 do Cieszyna, S3 na odcinku Legnica-Lubawka, S5 Nowe Marzy-Żnin i Gniezno-Poznań, S7 Gdańsk-Rabka, S8 Warszawa-Wrocław, S17 Warszawa-Piaski, S19 z A4 do Barwinka oraz S69 Żywiec-Zwardoń. Harmonogram budowy dróg przewiduje też zadania dodatkowe, które będą realizowane w miarę dostępu środków finansowych. Będą to drogi: S3 Nowa Sól-Legnica, S5 Żnin-Gniezno, S5 Poznań-Wrocław, S7 Rabka-Chyżne, S12 Piaski-Dorohusk i S17 Piaski-Hrebenne.

PKP Polskie Linie Kolejowe także planują gigantyczne roboty. PKP chce do EURO 2012 zakończyć rozpoczęte już inwestycje i wyremontować linie kolejowe do miast, gdzie odbędą się mecze. Do 2012 r. ma być gotowa linia Warszawa-Gdynia. Do wymiany pójdą tory, łuki zostaną złagodzone, a na całej trasie powstaną dwupoziomowe skrzyżowania z drogami. Zmodernizowane będą też linie Warszawa-

Kraków, Kraków-Katowice, Warszawa-Poznań, Wrocław-Poznań.

Niebezpieczeństwem dla przyrody mogą być także ewentualne zmiany w przepisach prawa budowlanego. Niektórzy prawnicy już sugerowali, że aby zdążyć na czas, należy zmienić niektóre przepisy, np. dotyczące przetargów, wykupu gruntów czy możliwości oprostowania inwestycji.

7 września br. Sejm uchwalił tzw. specustawę o Euro 2012 - w ekspresowym tempie, w zaledwie kilka dni po przyjęciu przez rząd jej projektu. Prezydent RP Lech Kaczyński podpisał ją 19 września. Zawiera ona poprawki do kilku zapisów, które najbardziej „przeszkadzają” w inwestycjach. Ustawa ta jest wzorowana na tzw. specustawie drogowej. Wprowadza ona ułatwienia w realizacji przedsięwzięć związanych z Euro 2012 - skrócenie procedur administracyjnych, np. wprowadzenie natychmiastowej wykonalności decyzji administracyjnych, wypowiedzenie ze skutkiem natychmiastowym umowy dzierżawy lub najmu, rozpatrywanie odwołań od decyzji administracyjnych w terminie 14 dni.

Ustawa zakłada również uproszczenia dotyczące głównie procesu budowlanego, np. odnoszące się do procedury wywłaszczeniowej, zmiany trybu wydawania decyzji lokalizacyjnych w sprawie przedsięwzięć Euro 2012, sposobu powiadamiania stron postępowania, terminu rozpatrywania skarg od decyzji administracyjnych. Zawiera też rozwiązania przyjęte w przepisach już obowiązujących, m.in. w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. W ustawie przewidziane jest także wypowiedzenie umów ze skutkiem natychmiastowym w przypadku niedotrzymania terminów wykonania.

Pierwotnie zakładano że przepisy te będą się odnosić także do dróg krajowych i linii kolejowych o państwowym znaczeniu. Jednak podczas debaty w sejmie naniesiono poprawkę, która wyłączała te inwestycje spod ustawy o Euro 2012.

Uważamy, że nie może mieć miejsca sytuacja, w której wymagania stawiane organizatorowi największej w historii Polski imprezy sportowej, staną ponad prawem ochrony dziedzictwa przyrodniczego, którym Polska może się szczycić w całej Europie. Dlatego będziemy dalej wnikliwie monitorować planowanie i budowę nowych inwestycji transportowych.

Radosław Szymczuk