



MAŁGORZATA
PAWELEC-BURAS

Generalna Dyrekcja Dróg
Krajowych i Autostrad
mpawelec@gddkia.gov.pl

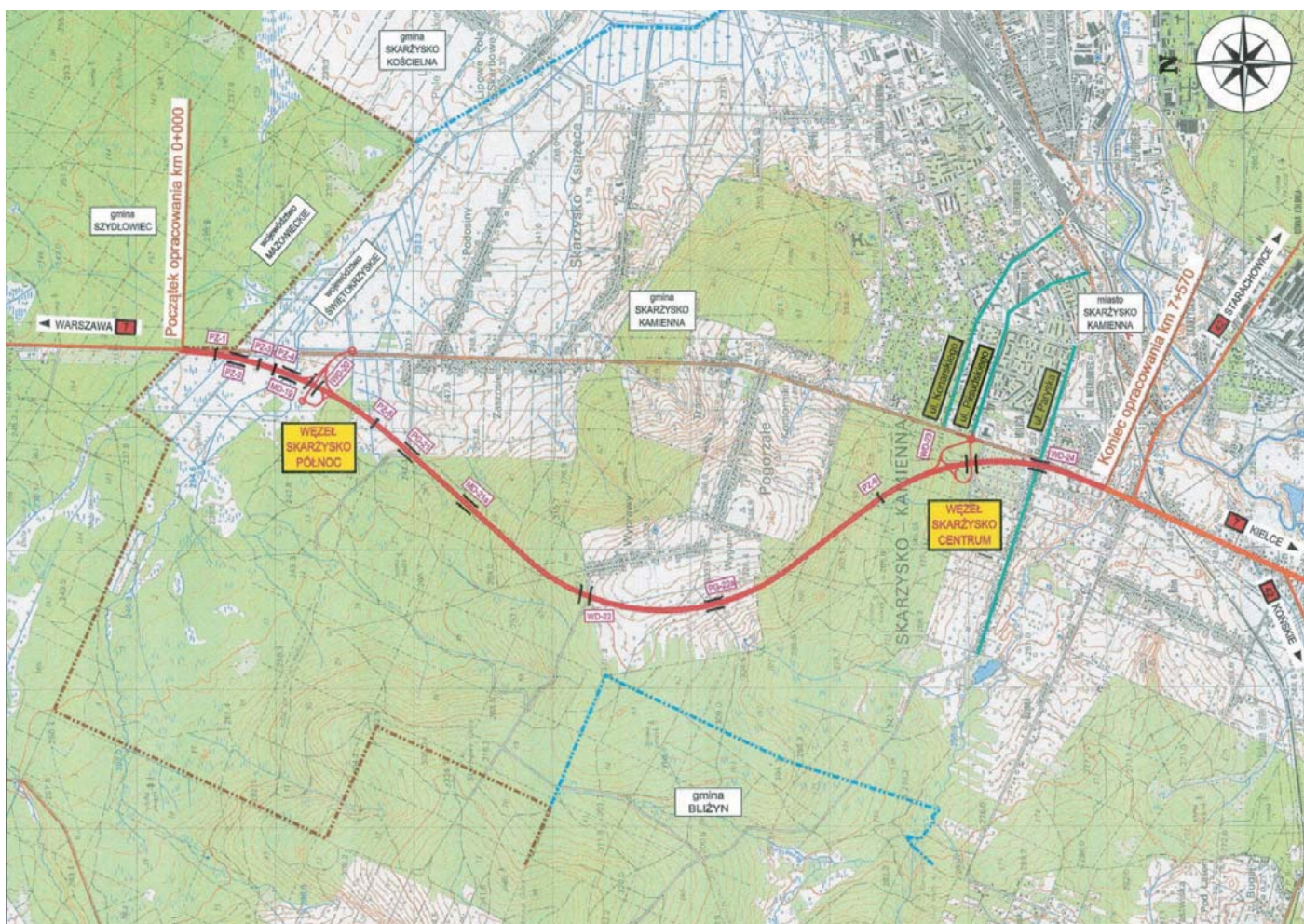
Trudne doświadczenia inwestora i projektantów w uzyskiwaniu decyzji środowiskowych

Przygotowanie inwestycji na drogach ekspresowych jest żmudne i długotrwałe. Najwięcej czasu trwa uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Problemy z jakimi stykają się inwestorzy i projektanci, można zobrazować na przykładzie inwestycji kieleckiego Oddziału GDDKiA, które na uzyskanie decyzji środowiskowych czekały wyjątkowo długo. Do tych inwestycji należą: droga ekspresowa S7 na odcinku granica województwa mazowieckiego/świętokrzyskiego – węzeł drogowo-kolejowy w Skarżysku-Kamiennej, droga ekspresowa S74 na odcinku Przełom/Mniów – węzeł Kielce Zachód i droga ekspresowa S7 na odcinku Chęciny – Jędrzejów.

Ogólna charakterystyka inwestycji

Droga ekspresowa S7 odcinek granica województwa mazowieckiego i świętokrzyskiego – węzeł drogowo-kolejowy w Skarżysku-Kamiennej

Odcinek o długości około 7,6 km połączy w 2020 r. wybudowany w 2017 r. fragment drogi ekspresowej S7 od Radomia do granicy województw mazowieckiego i świętokrzyskiego z węzłem drogowo-kolejowym w Skarżysku-Kamiennej. Dzięki inwestycji, droga nr 7 na całym świętokrzyskim odcinku o długości prawie 100 km zyska pełne parametry trasy ekspresowej, co przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i komfortu jazdy. Nowa droga ekspresowa



Rys. 1. Trasa drogi ekspresowej S7 na odcinku granica województwa świętokrzyskiego – Skarżysko-Kamienna (źródło: Opracowanie Jacobs na zlecenie GDDKiA Oddziału w Kielcach)

będzie przebiegać po nowym śladzie na zachód od istniejącej trasy.

Parametry techniczne odcinka drogi ekspresowej S7:

- długość odcinka – 7,57 km;
- przekrój drogi – 2 jezdnie po 2 pasy ruchu (2 × 2), docelowo 2 × 3 pasy ruchu;
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m;
- szerokość pasów awaryjnych – 2,5 m;
- szerokość pasa dzielącego – 12,0 m (w tym rezerwa na trzeci pas 2 × 3,5 m = 7 m);
- maksymalne obciążenie – 115 kN/oś;
- liczba węzłów – 2 (Skarżysko-Kamienna Północ, Skarżysko-Kamienna Zachód);
- liczba obiektów inżynierskich: 2 mosty, 6 wiaduktów drogowych (5 w ciągu drogi S7 i jeden nad drogą S7), 2 przejścia dla zwierząt średnich (2 wiadukty w ciągu S7), 5 przejść dla zwierząt małych (przepusty), 3 ściany oporowe, 4 mury oporowe.

Wartość robót wynikająca z przetargu: 259,8 mln zł.

Data rozpoczęcia kontraktu: 10 października 2017 r.

Okres realizacji: 22 miesiące z wyłączeniem trzymiesięcznych okresów zimowych.

Efekty uzyskiwane po zrealizowaniu inwestycji:

- zamknięcie ciągu drogi ekspresowej S7 od Grójca do granicy z województwem małopolskim (około 200 km),
- oddzielenie ruchu tranzytowego od lokalnego,
- podniesienie prędkości podróży do 120 km/h i skrócenie czasu przejazdu,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu zarówno podróżujących drogą S7, jak i mieszkańców Skarżyska-Kamiennej,
- możliwości bezpiecznej migracji zwierząt przez drogę, wygrodzenie drogi oraz wykonanie bezkolizyjnych przejść dla zwierząt małych i średnich.

Droga ekspresowa S74 odcinek Przelom/Mniów – węzeł Kielce Zachód

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie w granicach administracyjnych gmin: Mniów, Miedziana Góra i Strawczyn (powiat kielecki). Początek drogi według wskazanego decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wariantu IIA1 znajduje się w miejscowości Przelom (gmina Mniów), na odcinku około 400 m przebiega istniejącym śladem dro-

gi krajowej nr 74, następnie odsuwa się w kierunku południowo-zachodnim i dalej biegnie po nowym śladzie do km ok. 8 + 496 przechodząc przez miejscowości: Węgrzynów, Pępice (gmina Mniów). Dalej trasa projektowanej drogi przebiegać będzie według wariantu II: na wysokości miejscowości Porzecze (gmina Miedziana Góra), po przejściu obiektem mostowym przez rzekę Bobrzą, droga zmienia kierunek na południowy i biegnie wzdłuż rzeki Bobrzy w niewielkim stopniu ingerując w obszar Natura 2000 – Dolina Bobrzy PLH260014 oraz omijając od wschodu zabudowę miejscowości Porzecze (gmina Miedziana Góra) i Bugaj (gmina Strawczyn). Po przekroczeniu drogi wojewódzkiej nr 748, projektowana droga S74 biegnie na wschód wchodząc w kompleks leśny do połączenia z drogą ekspresową S7 poprzez węzeł Kielce-Zachód.

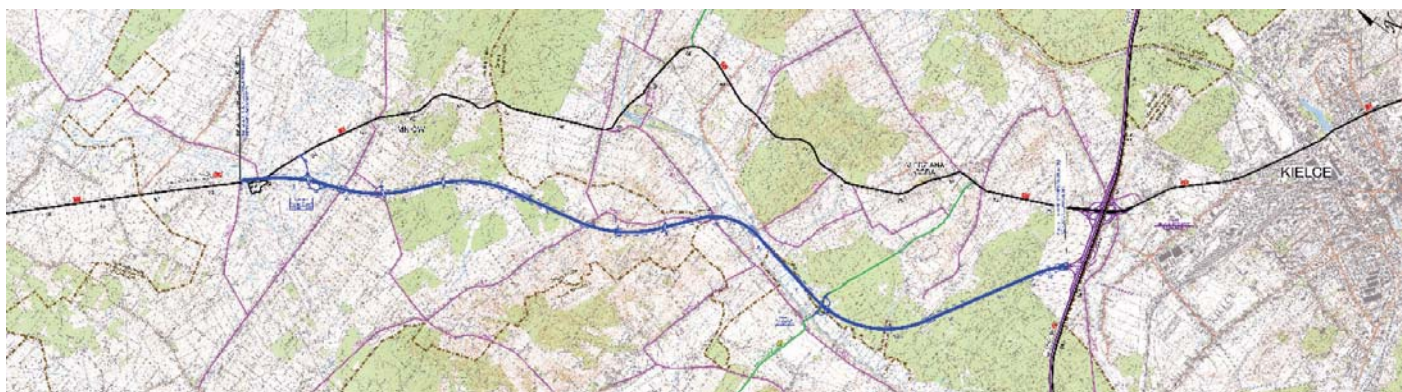
Łączna długość projektowanego odcinka drogi S74 wynosi 16,35 km.

W ramach inwestycji przewidziano:

- budowę obiektów inżynierskich, w tym 2 węzłów drogowych (węzeł „Mniów” na połączeniu drogi ekspresowej S74 z istniejącą drogą krajową nr 74, węzeł „Bugaj” na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 748),
- budowę Miejsca Obsługi Podróżnych w miejscu istniejącej stacji paliw w miejscowości Przelom,
- przebudowę linii wysokiego napięcia 220 kV,
- budowę ekranów akustycznych,
- budowę przejść dla zwierząt,
- budowę dróg dojazdowych obsługujących ruch lokalny,
- przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej kolidującej z drogą,
- przebudowę dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych krzyżujących się z planowaną drogą.

Parametry projektowanej drogi:

- | | |
|--|-------------------------------|
| • klasa techniczna drogi | S (droga ekspresowa) |
| • obciążenie ruchem: | 115 kN/oś |
| • kategoria ruchu: | KR6 |
| • prędkość projektowa | 100 km/h |
| • szerokość pasów ruchu | 3,50 m |
| • szerokość jezdni w I etapie | 2 × 7,0 m |
| • szerokość pasa dzielącego w I etapie | 12 m (w tym opaski 2 × 0,5 m) |
| • szerokość pasa awaryjnego | 2 × 2,50 m |
| • szerokość pobocza | 2 × 0,75 m |



Rys. 2. Trasa drogi ekspresowej S74 na odcinku Przelom/Mniów – węzeł Kielce Zachód według wybranego wariantu (źródło: Opracowanie Transprojekt-Warszawa na zlecenie GDDKiA Oddziału w Kielcach)

Droga ekspresowa S7 odcinek Chęciny – Jędrzejów

Dwujezdniowa droga ekspresowa S7 na odcinku od węzła Kielce Południe w Chęcinach do węzła Jędrzejów ma długość około 21,5 km i komunikuje wybudowaną w 2013 r. obwodnicę Kielc z istniejącą obwodnicą wschodnią Jędrzejowa. W ramach zadania powstają trzy dwupoziomowe węzły drogowe w Tokarni, Brzegach i Mnichowie, a także infrastruktura zapewniająca bezpieczeństwo podróżujących, jak również związana z miejscami obsługi podróżnych w Smykowie i Podlesiu. Wybudowane będą 3 samodzielne przejścia dla zwierząt dużych nad drogą ekspresową, przejścia pod drogą dla zwierząt mniejszych oraz inne urządzenia ochrony środowiska. Powstanie również sieć dróg dojazdowych umożliwiającą obsługę przyległych nieruchomości. Przebudowane będą urządzenia techniczne takie jak linie telekomunikacyjne, sieci elektroenergetyczne, gazociągi, sieci wodociągowe, kanalizacja deszczowa, kanalizacja sanitarna, urządzenia melioracyjne, urządzenia infrastruktury kolejowej i oświetlenie. W ramach inwestycji powstanie 11 wiaduktów w ciągu drogi ekspresowej, 4 wiadukty nad drogą ekspresową, 6 mostów, 6 przejść dla zwierząt dużych i średnich oraz tunel pieszo-rowerowy.

Zakres inwestycji:

- budowa drogi ekspresowej długości 21,533 km,
- budowa trzech dwupoziomowych węzłów drogowych: Tokarnia, Brzegi, Mnichów,
- budowa miejsc obsługi podróżnych: MOP Smyków, MOP Podlesie,
- budowa miejsca kontroli pojazdów w miejscowości Wrzosey,
- przebudowa i budowa nowych odcinków dróg wraz z przebudową skrzyżowań w ciągu: dróg wojewódzkich – 2 szt., dróg powiatowych – 12 szt., dróg gminnych – 7 szt., dróg dojazdowych dla obsługi przyległego terenu,
- budowa elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego takich jak bariery ochronne, osłony przeciwoślenniowe i ogrodzenie drogi ekspresowej oraz elementów systemu zarządzania ruchem,
- budowa obiektów inżynierskich: 11 wiaduktów, 3 mosty w ciągu drogi ekspresowej, tunel pieszo-rowerowy, 4 wia-

dukty nad drogą ekspresową, 3 mosty w ciągu innych dróg, 3 przejścia dla zwierząt dużych nad drogą ekspresową i drogami lokalnymi, 3 przejścia dla zwierząt dużych w ciągu drogi ekspresowej, przepusty drogowe o funkcji hydrologicznej, ekologicznej i mieszanej,

- budowa infrastruktury technicznej związanej z drogą (oświetlenia, kanalizacji teletechnicznej, sieci i urządzeń elektroenergetycznych, sieci wodociągowej, kanalizacji deszczowej, kanalizacji sanitarnej) i przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej niezwiązanej z drogą,
- budowa urządzeń ochrony środowiska,
- wykonania nasadzeń zieleni.

Wartość robót wynikająca z przetargu – 585,7 mln złotych brutto.

Data zawarcia umowy z wykonawcą – 15 czerwca 2015 r. W 2018 r. inwestycja pozostaje w trakcie realizacji.

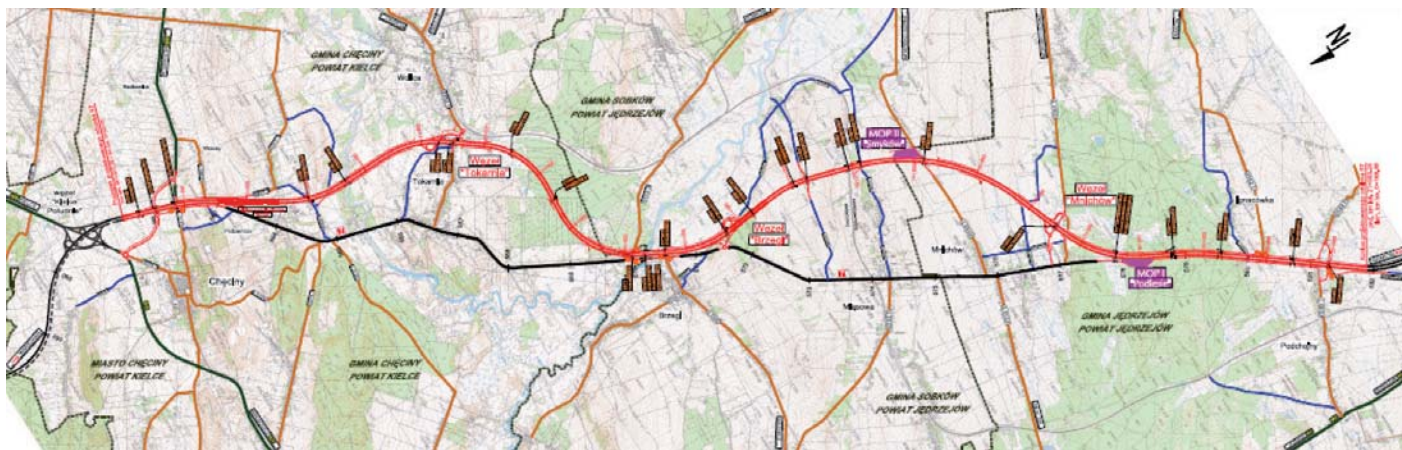
Inwestycja współfinansowana przez Unię Europejską w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

Proces uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ze wskazaniem na główne problemy

Omawiane inwestycje to odcinki dróg ekspresowych o porównywalnych parametrach technicznych, ale na odmiennych etapach przygotowania i realizacji. Część problemów, z którymi spotykali się inwestor i wykonawcy, czyli projektanci opracowujący dokumentację środowiskową, występuje we wszystkich przypadkach, pozostałe są charakterystyczne dla danej inwestycji.

Przygotowanie do budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku granica województwa świętokrzyskiego – Skarżysko-Kamienna

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia złożony został do Wojewody Świętokrzyskiego jako organu właściwego w dniu 17 grudnia 2007 r. Załącznikiem do wniosku był raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko wy-



Rys. 3. Trasa drogi ekspresowej S7 na odcinku Chęciny – Jędrzejów (źródło: Opracowanie Transprojekt-Warszawa na zlecenie GDDKiA Oddziału w Kielcach)

konany w październiku 2007 r. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydana w dniu 30 października 2008 r. w związku z brakiem odwołań uzyskała ostateczność, nie miała natomiast rygoru wykonalności. Kielecki Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad ogłosił 27 listopada 2009 r. przetarg na realizację inwestycji, a następnie 3 grudnia 2009 r. złożony został wniosek do Wojewody o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Decyzja wydana została 5 sierpnia 2010 r. z rygorem wykonalności. Odwołanie od decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej złożono 31 sierpnia 2010 r. Stowarzyszenie Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot, które jeszcze w 2008 r. wniosło uwagi do raportu oddziaływania na środowisko, jednak po terminie wyznaczonym przez Wojewodę. Jednocześnie Stowarzyszenie złożyło wniosek do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska o stwierdzenie nieważności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia po dwóch latach od jej wydania. Te dwa odwołania zapoczątkowały trwającą 8 lat serię odwołań od postanowień dotyczących zarówno decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

W dniu 7 kwietnia 2011 r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał decyzję, w której stwierdził nieważność decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (decyzja Wojewody Świętokrzyskiego z 30 stycznia 2008 r.). Głównym powodem stwierdzenia nieważności w/w decyzji był brak przeprowadzenia oceny oddziaływania na potencjalny obszar Natura 2000 „Ostoja Skarżyska”. GDDKiA argumentowała, że fakt ten nie był podany do publicznej wiadomości. Tymczasem wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach złożony został do Wojewody Świętokrzyskiego w dniu 17 grudnia 2007 r., do którego załącznikiem był raport o oddziaływaniu na środowisko wykonany w październiku 2007 r. Według zapisów w decyzji GDOŚ, w kwietniu 2008 r. organizacje pozarządowe przekazały Komisji Europejskiej listę potencjalnych obszarów Natura 2000, na której znajdował się między innymi obszar „Ostoja Skarżyska”. GDDKiA argumentowała, że fakt ten nie był podany do publicznej wiadomości. Dopiero w październiku 2009 r. obszar ten, już o nazwie „Lasy Skarżyskie” znalazł się na oficjalnej liście obszarów chronionych przekazanej przez władze polskie do Komisji Europejskiej. Zatwierdzenie w/w obszaru nastąpiło dopiero podczas seminarium biogeograficznego w marcu 2010 r. Powołanie nowego obszaru Natura 2000 podczas trwania postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed organem powinno się wiązać z wezwaniem inwestora, czyli GDDKiA, do uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach o ocenę oddziaływania na przedmiotowy obszar Natura 2000. Inwestor wezwania nie otrzymał, a decyzja została unieważniona.

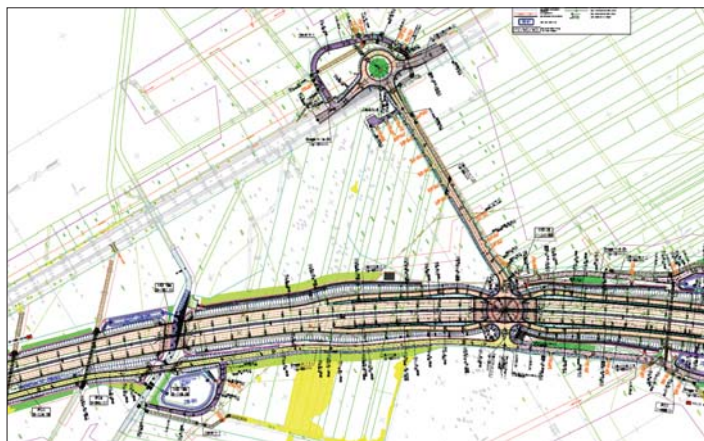
GDDKiA odwołała się od decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, ale ten utrzymał w mocy decyzję o unieważnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w sierpniu 2011 roku. W dniu 21 września 2011 r. GDDKiA skierowała skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego na decyzję GDOŚ o unieważnieniu

decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W styczniu 2012 r. WSA uchylił decyzję GDOŚ o unieważnieniu pierwszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 2008 r. Stowarzyszenie Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot złożyło skargę kasacyjną na wyrok WSA do Naczelnego Sądu Administracyjnego. W dniu 1 lutego 2013 r. NSA uchylił wyrok i skierował sprawę do ponownego rozpatrzenia przez WSA. Orzeczeniem z dnia 12 czerwca 2013 r. po ponownym rozpatrzeniu sprawy Wojewódzki Sąd Administracyjny oddalił skargę GDDKiA w sprawie unieważnienia przez GDOŚ pierwszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 2008 roku. Strony nie złożyły skargi do NSA, a procedura odwoławcza w sprawie pierwszej unieważnionej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dobiegła końca.

W związku z powyższym Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 14 października 2011 r. złożyła wniosek do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o wydanie nowej, drugiej z kolei decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko, będącym załącznikiem do wniosku, przeprowadzona została pełna ocena oddziaływania na najbliższe usytuowane w stosunku do planowanej inwestycji obszary Natura 2000. Raport zawierał także pełną inwentaryzację przyrodniczą wraz z oceną oddziaływania na wszystkie chronione gatunki. W raporcie uwzględniono wszystkie uwagi organów rozpatrujących odwołania i skargi dotyczące pierwszej decyzji środowiskowej.

W dniu 20 stycznia 2014 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach, jako organ właściwy po zmianie przepisów, wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, drugą dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a 30 stycznia 2014 r. postanowienie o rygorze. Mimo uwzględnienia w w/w decyzji wszystkich elementów, na których brak w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z 30 października 2008 r. wskazał GDOŚ, Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot w lutym 2014 r. złożyło zażalenie na postanowienie o rygorze i odwołanie od decyzji RDOŚ wydanej w styczniu 2014 r. W dniu 16 lipca 2014 r. GDOŚ utrzymał drugą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w mocy, a wcześniej decyzję o nadaniu rygoru. Stowarzyszenie skierowało skargi do WSA na obie decyzje GDOŚ. W dniu 21 sierpnia 2014 r. WSA wydał postanowienie o odmowie wstrzymania postanowienia GDOŚ utrzymującego rygor decyzji. Po zażaleniu Stowarzyszenia, postanowienie WSA o odmowie wstrzymania rygoru zostaje utrzymane w mocy przez NSA orzeczeniem z dnia 22 października 2014 r. W dniu 24 listopada 2014 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny oddalił skargę Stowarzyszenia Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot i utrzymał w mocy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, a w konsekwencji w styczniu 2015 r. utrzymał w mocy rygor. Stowarzyszenie skierowało skargi kasacyjne do NSA na postanowienia WSA. W dniu 18 maja 2016 r. po oddaleniu skargi kasacyjnej przez NSA druga decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 20 stycznia 2014 r. stała się prawomocna i ostateczna. W czerwcu 2016 r. RDOŚ wydał dodatkowo dwie decyzje derogacyjne zezwalające na przeniesienie z terenu inwestycji na wyznaczony obszar roślin żywicielskich dla chronionych gatunków motyli (de-

Rys. 4.
Podstawowe
i zamiennie roz-
wiązanie projek-
towe w obrębie
węzła Skarżysko
Północ powo-
dujące mniejszą
zajętość terenu
(źródło:
Dokumentacja
projektowa
na zlecenie
GDDKiA
Oddziału
w Kielcach)



cyzje zezwalające na wykonanie czynności zakazanych wobec gatunku chronionego). Po odwołaniu Stowarzyszenia Pracowni na Rzecz Wszystkich Istot, GDOŚ utrzymał w mocy decyzję, a Wojewódzki Sąd Administracyjny oddalił skargę Stowarzyszenia w 2017 r. Rośliny chronione i żywicielskie dla chronionych gatunków motyli zostały przeniesione przed rozpoczęciem inwestycji w 2017 r. i objęte monitoringiem.

Równoległe do procedury odwoławczej dla decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przebiegała procedura odwoławcza dla decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydanej w dniu 5 sierpnia 2010 r. przez Wojewodę Świętokrzyskiego, utrzymanej przez Ministra Infrastruktury. W sprawie trzykrotnie orzekał Wojewódzki Sąd Administracyjny, po tym jak NSA uchylał wyroki WSA i kierował sprawę do ponownego rozpatrzenia przez WSA. Ponadto Wojewódzki Sąd Administracyjny dwukrotnie zawieszał postępowanie w sprawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej do czasu zakończenia postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. We wrześniu 2014 r. WSA uchylił decyzję Ministra Infrastruktury o utrzymaniu w mocy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, ale nie uchylił przedmiotowej decyzji z 5 sierpnia 2010 r. Decyzją z 29 stycznia 2016 r. właściwy Minister Infrastruktury i Budownictwa wydał decyzję o zmianie i utrzymaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Ostatecznie skargę kasacyjną na postanowienie WSA o uchylenie decyzji Ministra Infrastruktury i Budownictwa oddalił w grudniu 2016 r. Naczelny Sąd Administracyjny.

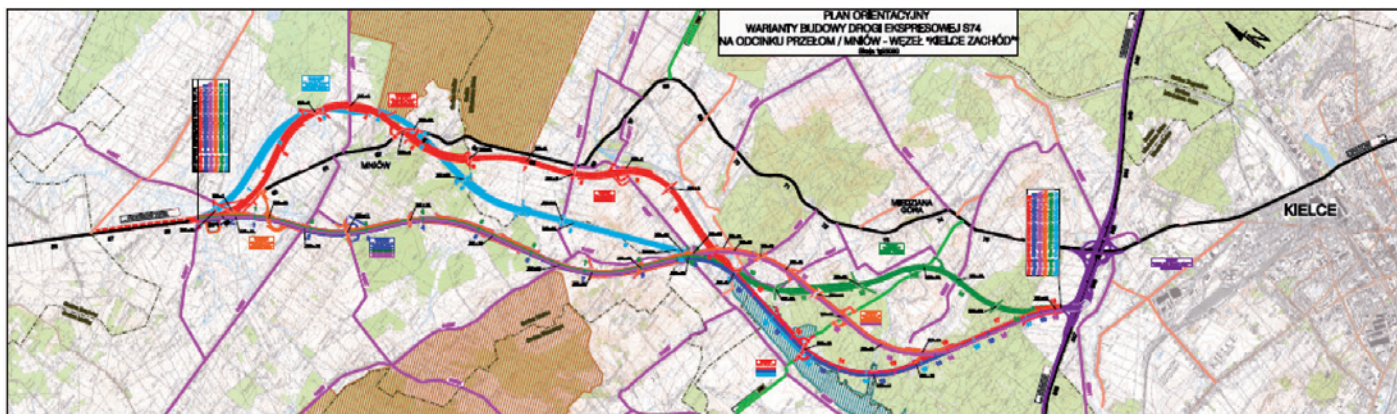
Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom organizacji ekologicznej, która wystąpiła ze skargą do Komisji Europejskiej, GDDKiA zleciła zaprojektowanie zamiennego rozwiązania w obrębie węzła Skarżysko-Kamienna Północ, mające na celu zmniejszenie zajętości terenu pod inwestycję, na którym znajdowały się rośliny żywicielskie dla chronionych gatunków motyli, i wystąpiła do Wojewody Świętokrzyskiego o zmianę decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w tym zakresie. W dniu 7 listopada 2017 r. Wojewoda Świętokrzyski wydał zamienną decyzję, którą Minister Infrastruktury i Rozwoju utrzymał w mocy 14 maja 2018 r. Mimo iż skutkiem zamiennego zezwolenia na realizację inwestycji drogowej było pozostawienie znacznej części terenów, na których znajdowały się rośliny chronione w sta-

nie nienaruszonym, Stowarzyszenie Pracowni na Rzecz Wszystkich Istot skierowało skargę na decyzję Ministra Infrastruktury i Rozwoju do WSA. Wyrokiem z 10 października 2018 r. skarga została odrzucona.

Przygotowanie do budowy drogi ekspresowej S74 na odcinku Przełom/Mniów – węzeł Kielce Zachód

Przykładem wyjątkowo długo trwającego procesu liczonego od rozpoczęcia prac nad studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym w 2006 r. i raportem oddziaływania inwestycji na środowisko do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w 2018 r. jest planowana inwestycja polegająca na budowie drogi ekspresowej S74 na odcinku Przełom/Mniów – węzeł Kielce Zachód. Proces ten został szczegółowo opisany w artykule „Doświadczenia i problemy w projektowaniu infrastruktury drogowej” przez Tadeusza Suwarę [4].

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach zleciła opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla inwestycji w 2006 r. firmie Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o. Projektant zaproponował trzy warianty przebiegu około 17-kilometrowego odcinka z uwzględnieniem zabudowy, zróżnicowanego ukształtowania terenu, cieków wodnych, ochrony środowiska, planów zagospodarowania terenu, kopalni i obiektów zabytkowych. Dodatkowo po konsultacjach społecznych, które odbyły się w 2006 r. mieszkańcy gmin Miedziana Góra, Strawczyn i Mniów, przez które przebiegać miała nowa droga, zaczęli protestować przeciwko dwóm wariantom. Projektant po zebraniu uwag przedstawił czwarty wariant tzw. społeczny, czyli najbardziej oddalony od zabudowy, ale kolidujący z zabytkowym cmentarzem, planowanym zbiornikiem wodnym, oczyszczalnią ścieków i obszarem Natura 2000 „Lasy Suchedniowskie”, a w konsekwencji najdroższym do zrealizowania. Wariant ten został ujęty w raporcie oddziaływania na środowisko, jednak jako rekomendowany, czyli najkorzystniejszy, na podstawie analizy wielokryterialnej wskazany został wariant drugi poprowadzony po prawej (zgodnie z kilometrażem) istniejącej drogi krajowej nr 74. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia złożony został w czerwcu 2008 r. w Świętokrzyskim Urzędzie Wojewódzkim.



Rys. 5. Warianty trasy wypracowane na etapie raportu oddziaływania na środowisko na odcinku S74 Przelom/Mniów – węzeł Kielce Zachód (źródło: Opracowanie Transprojekt Warszawa na zlecenie GDDKiA Oddziału w Kielcach)

W grudniu sprawę przejęła Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska – po zmianie przepisów organ właściwy w sprawie rozpatrywania wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Protesty lokalnej społeczności nie ustały.

W 2009 r. utworzone zostały nowe obszary Natura 2000. Okazało się, że zarówno wariant wskazany jako najkorzystniejszy, jak i wariant społeczny kolidują z nowym obszarem ochrony siedlisk „Dolina Bobrzy” PLH 260014. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zalecił opracowanie wariantu, który ominie obszar chroniony. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska umorzył postępowanie w sprawie wniosku z 2008 r. o wydanie decyzji środowiskowej w związku z koniecznością zaprojektowania i zanalizowania oddziaływania na środowisko kolejnego wariantu. Zaprojektowany wariant IIA powstał na bazie wariantu II, ale na odcinku sąsiadującym z Doliną Bobrzy omijał obszar Natura 2000. Podczas konsultacji społecznych przeprowadzonych w 2010 r. przeciwko temu rozwiązaniu zaprotestowali mieszkańcy gminy Miedziana Góra, leśnicy i organizacje ekologiczne. Nowe rozwiązanie zakładało, że droga na odcinku omijającym obszar Natura 2000 podzieli rozległy obszar leśny, przebiegać będzie w sąsiedztwie nowych zabudowań oraz przetnie górę Ciosową. Mimo to, po dokonaniu inwentaryzacji przyrodniczej, 19 września 2012 r. złożony został drugi w przypadku tego zadania wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rekomendacją dla wariantu IIA. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla odcinka drogi ekspresowej S74 Przelom/Mniów – węzeł Kielce Zachód wydana została 28 czerwca 2018 r., czyli po sześciu latach od złożenia drugiego wniosku. RDOŚ wskazał na wariant będący połączeniem dwóch wariantów, tj. wariantu IIA1 – na odcinku Przelom/Mniów – Porzecze i wariantu II – na odcinku Porzecze – węzeł Kielce-Zachód.

Na tak długotrwałe postępowanie prowadzone w związku z wydaniem decyzji przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska złożyło się szereg czynników:

- liczne uwagi do raportu oddziaływania na środowisko kierowane przez RDOŚ i konieczność uzupełnienia raportu przez projektanta na zlecenie GDDKiA (projektant wykonał 29 dodatkowych opracowań i analiz),

- wystąpienia miejscowej społeczności i organizacji ekologicznych w sprawie przywrócenia wariantu I,
- konieczność dodatkowego opracowania dokumentacji hydrogeologicznej z uwagi na wątpliwości dotyczące naruszenia stosunków wodnych wskutek przejścia przez Górę Ciosową,
- zmiana rekomendowanego wariantu przez inwestora po wystąpieniu RDOŚ (możliwość powrotu na odcinku Doliny Bobrzy do rozwiązań ujętych w wariantie drugim zaopiniowała pozytywnie Regionalna Rada Ochrony Przyrody w Kielcach, która przeanalizowała argumenty leśników, mieszkańców i organizacji ekologicznych, uznając jednocześnie za dopuszczalne poprowadzenie trasy w sąsiedztwie obszaru chronionego „Dolina Bobrzy”).

O złożoności problemów z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji świadczy chociażby 6-letni okres postępowania prowadzonego w celu jej wydania. Proces ten jeszcze się nie zakończył, ponieważ odwołanie od decyzji złożyli mieszkańcy jednej z miejscowości, przez którą ma przebiegać przyszła droga ekspresowa. Aktualnie odwołanie rozpatruje GDOŚ.

Przygotowanie do budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Chęciny – Jędrzejów

Pierwszy wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na mocy, której miał być wybrany jeden z sześciu zaproponowanych wariantów odcinka drogi ekspresowej S7 Chęciny – Jędrzejów, został złożony w maju 2008 roku. Od początku było wiadomym, że nowa droga musi przeciąć Dolinę Nidy będącą obszarem chronionym. Dlatego preferowany przez GDDKiA wariant drogi był poprowadzony tak, aby ingerować w obszar chroniony w jak najmniejszym stopniu. Wariantowanie drogi poprzedził szczegółowy raport oddziaływania inwestycji na środowisko. Raport ten powstawał w latach 2006–2008. Do 2009 r. raport był sukcesywnie uzupełniany zgodnie z wnioskami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, z uwagi na nowe obszary chronione Natura 2000, i powiększający się obszar tych już znanych. Na liście obszarów chronionych opublikowanej w drugiej połowie 2009 r. znalazła się mię-

dzy innymi Ostoja Sobkowsko-Korytnicka. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska uznając, że nawet preferowany wariant odcinka S7 Chęciny – Jędrzejów w zbyt dużym stopniu ingeruje w przyrodę, zaleciła poprowadzenie fragmentu tego wariantu w śladzie istniejącej drogi krajowej nr 7 na odcinku mostu na rzece Nidzie w miejscowości Brzegi. Kielecki Oddział GDDKiA w tej sytuacji wycofał pierwszy wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po uzupełnieniu dokumentacji w 2009 r. złożył ponowny wniosek. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał 14 września 2010 r. decyzję dla nowego wariantu VIA Bis.

Inwestor mógł podpisać umowę z wykonawcą inwestycji dopiero w 2015 r. Odwołanie od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach złożyło Stowarzyszenie Mieszkańców Ziemi Świętokrzyskiej na Rzecz Ekologii i Rolnictwa

Ekomasz. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska decyzją z dnia 7 sierpnia 2013 r. w części uchylił i w tym zakresie orzekł, a w pozostałej części utrzymał w mocy decyzję RDOŚ. Skutkiem decyzji GDOŚ było uszczegółowienie między innymi kwestii dotyczących sposobu prowadzenia robót np. w zakresie odprowadzenia wód czy migracji zwierząt.

Stowarzyszenie Ekomasz zaskarżyło tę decyzję do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego, który wyrokiem z dnia 8 lipca 2014 r. uchylił decyzję GDOŚ o utrzymaniu decyzji RDOŚ. Stowarzyszenie wystąpiło między innymi przeciwko poprowadzeniu ciągu głównego drogi ekspresowej S7 w nasypie w sąsiedztwie węzła w Tokarni. Pierwotna koncepcja zakładała budowę trasy w wykopie na tym odcinku, jednak analiza zlecona przez inwestora potwierdziła zagrożenie zaburzeniem stosunków wodnych w tym obszarze. Nowe rozwiązanie poddano konsultacjom społecznym.

Stowarzyszenie wskazywało także na konieczność budowy nowego przebiegu drogi lokalnej między Tokarnią a Wolica, opowiedziało się przeciw rozbiórce obiektu mostowego w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 7 i budowie nowego mostu w Brzegach. Zmiana parametrów (wysokość i długość konstrukcji) obiektu wynikała między innymi z konieczności ich dostosowania do parametrów sąsiadującego z nim obiektu na ciągu głównym drogi ekspresowej podyktowanych wymogami ochrony środowiska. Obiekt miał stanowić zintegrowane z mostem przejście dla zwierząt pod drogą.

W dniu 24 marca 2015 r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska kierując się wyrokiem WSA w części uchylił i w tym zakresie orzekł, a w części utrzymał w mocy decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 2010 r. Wprowadzone zmiany nie dotyczyły w/w uwag najistotniejszych dla Stowarzyszenia.

W dniu 17 marca 2014 r. Wojewoda Świętokrzyski wydał decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, którą po rozpatrzeniu odwołań w części uchylił, a w części utrzymał w mocy Minister Infrastruktury i Budownictwa w dniu 2 grudnia 2015 r. Inwestor podpisał umowę z wykonawcą w dniu 15 czerwca 2015 r. po drugiej decyzji GDOŚ utrzymującej w mocy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.



Rys. 6. Warianty trasy drogi ekspresowej S7 na odcinku granica Chęciny – Jędrzejów (źródło: Opracowanie WBP Zabrze na zlecenie GDDKiA Oddziału w Kielcach)

Charakterystyka wybranych problemów na poszczególnych etapach przygotowania inwestycji

Przygotowania do realizacji inwestycji drogowych przebiegałyby znacznie sprawniej i szybciej, gdyby nie problemy, z którymi spotykają się inwestorzy i projektanci na wszystkich etapach procesu uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wpływ zmian uwarunkowań prawnych na prace przygotowawcze

Jednym z istotniejszych czynników opóźniających opracowanie raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, mającym także wpływ na skalę protestów, są zmiany przepisów i uwarunkowań prawnych dotyczących ochrony środowiska, a w szczególności obszarów chronionych. We wszystkich wspomnianych wyżej przypadkach inwestor musiał ponownie występować o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. W przypadku inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S7 na odcinku granica województwa mazowieckiego/świętokrzyskiego – Skarżysko-Kamienna pierwsza decyzja środowiskowa wydana w październiku 2008 r. została ostatecznie uchylona, ponieważ instytucje odwoławcze uznały zarzut organizacji ekologicznej dotyczący braku oceny wpływu planowanej inwestycji na potencjalny, jeszcze niezatwierdzony, obszar Natura 2000 (Lasy Skarżyskie). Ostatecznie zakres obszaru Natura 2000 – Lasy Skarżyskie został wpisany na listę z 2009 r. w okrojonym zakresie w stosunku do pierwotnej propozycji, co oznaczało, że inwestycja nie będzie miała na te tereny znaczącego wpływu.

W przypadku odcinka drogi S7 Chęciny – Jędrzejów inwestor otrzymał wniosek Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w sprawie opracowania dodatkowego wariantu, dzięki któremu wpływ inwestycji na obszar chroniony Dolina Nidy zostanie zminimalizowany. W związku z powyższym projektant zaproponował wariant (siódmy z kolei) z przebiegiem drogi ekspresowej S7 na odcinku z mostem na rzece Nidzie będzie maksymalnie zbliżony do istniejącej drogi nr 7 na tym fragmencie tak, aby obszar chroniony Dolina Nidy nie był dodatkowo dzielony. Dla tego wariantu drogi wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, konsekwencją której było zaprojektowanie obiektu na rzece Nidzie w ciągu drogi ekspresowej S7 o konstrukcji spełniającej wymogi ochrony środowiska (wysokość, długość przęsła). To rozwiązanie wiązało się z koniecznością rozbiórki usytuowanego równolegle w bliskim sąsiedztwie istniejącego, stosunkowo nowego, obiektu mostowego w ciągu drogi krajowej nr 7 i dostosowanie jego konstrukcji do mostu w ciągu drogi ekspresowej S7. Taki wymóg wpłynął z kolei na harmonogram i organizację robót. Aby przystąpić do przebudowy mostu na istniejącej drodze nr 7, którą odbywał się ruch, wykonawca musiał ukończyć obiekt w ciągu drogi ekspresowej, przełożyć ruch tranzytowy na 9-kilometrowy odcinek drogi klasy S, zapewnić połączenia dla ruchu lokalnego.

Ponowny wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został złożony również w przypadku odcinka drogi ekspresowej S74 Przełom/Mniów – węzeł Kielce Zachód. Inwestor zlecił projektantowi opracowanie dodatkowego wariantu, który ominie obszar chroniony przyrodniczo Dolina Bobrzy. Nowy wariant niemal od razu wywołał protesty ze względu na to, że ingerował w obszary leśne, zabudowę, krajobraz i teren Góry Ciosowej, mimo to został z uwagi na przepisy odnoszące się do obszarów Natura 2000 rekomendowany we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Proces opracowywania dokumentów i analiz niezbędnych do zmiany rekomendacji dla wariantu trwał 6 lat.

Rola protestów i odwołań od decyzji

Nie tylko protesty i odwołania wydłużają proces przygotowania inwestycji, ale czas, w jakim są one rozpatrywane. 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. z 2008 Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) zapewniła większe możliwości uczestnictwa w postępowaniu zmierzającym do uzyskania decyzji środowiskowej organizacjom ekologicznym (uczestniczenie na prawach strony w postępowaniu z udziałem społeczeństwa, dostęp do opracowanych materiałów w ramach raportu oddziaływania na środowisko, prawo wniesienia uwag i odwołań niemal na każdym etapie postępowania).

Zapisy ustawy pozwoliły na przykład na skierowanie wniosku do GDOŚ o unieważnienie wydanej w 2008 r. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla odcinka drogi ekspresowej S7 granica województwa – Skarżysko-Kamienna po dwóch latach, czyli w dniu 31 sierpnia 2010 r. Podjęte postępowanie zakończyło się ostatecznie unieważnieniem decyzji w 2013 r. po wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Na etapie prac przygotowawczych do budowy odcinka drogi ekspresowej S7 Chęciny – Jędrzejów odwołanie od decyzji środowiskowej wydanej w 2010 r. zostało rozpatrzone przez GDOŚ w 2013 r., a po wyroku WSA ponowną decyzję w tej sprawie GDOŚ wydał w 2015 r. Najdłużej, przez 6 lat rozpatrywany był sam wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla odcinka S74 Przełom/Mniów – węzeł Kielce Zachód złożony w 2012 r. Powodem były kolejne uzupełnienia raportu oddziaływania na środowisko opracowania, analizy, koreferaty wykonywane przez projektanta na zlecenie inwestora po uwagach RDOŚ kierowanych po wnioskach organizacji ekologicznych. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska wydała decyzję w 2018 r.

Przy okazji warto ogólnie nadmienić, że ustawy z 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko skutkowały powoływaniem organizacji zrzeszających na przykład mieszkańców niezadowolonych z przebiegu drogi lub rozwiązań komunikacyjnych, a wykazujących cel działalności związany z ochroną środowiska. Organizacje takie, jako strony po-

stępowania miały dostęp do danych z raportu oraz prawo do wnoszenia uwag i odwołań. Wykazanie rzeczywistego celu takiej organizacji przed organem rozpatrującym wnioski, odwołanie czy skargę w sposób literalny jest trudne i mało prawdopodobne. W przypadku odcinka drogi ekspresowej S74 organizacje zaczęli zakładać właściciele nieruchomości w bliskim sąsiedztwie drogi, zainteresowani zmianą przebiegu i uniknięciem wyburzeń. W przypadku odcinka S7 Chęciny – Jędrzejów przeciwnie – organizację założyli zainteresowani przebiegiem trasy przez ich nieruchomości i wypłatami odszkodowań.

Najbardziej skomplikowany okazał się przebieg procedury odwoławczej w przypadku odcinka S7 granica województwa – Skarżysko-Kamienna ze względu na kolejne argumenty używane przez organizacje ekologiczne na różnych etapach postępowania. Począwszy od zarzutu braku oceny oddziaływania przedsięwzięcia na potencjalne obszary Natura 2000, następnie zarzutu przecięcia szlaków migracyjnych wilków, na zarzucie niszczenia siedlisk chronionych gatunków motyli skończywszy. Inwestor przeprowadził konkretne działania w związku z w/w postulatami ekologów. Po pierwsze zlecił nową ocenę oddziaływania na środowisko i uzyskał nową decyzję środowiskową, po drugie zastosował zmiany w projekcie uwzględniając wybudowanie dodatkowego przejścia dla zwierząt średnich i zastosowanie rozwiązań ograniczających zajętość terenu pod węzeł Skarżysko Północ, po trzecie przeprowadził skomplikowany proces przesadzenia roślin chronionych i roślin żywicielskich dla chronionych motyli. Pomimo tego spotkał się z kolejnymi oczekiwaniami organizacji ekologicznej dotyczącymi rezygnacji z budowy węzła czy całego odcinka drogi w zaplanowanym przebiegu. W 2017 r. na szczęblu Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa zapadła decyzja o rozstrzygnięciu przetargu, zapewnieniu finansowania inwestycji, co skutkowało podpisaniem umowy z wykonawcą i rozpoczęciem robót. Aktualnie zaawansowanie prac zbliża się do półmetka.

Wpływ uwarunkowań ekonomicznych na przebieg prac przygotowawczych

Na przebieg prac przygotowawczych do inwestycji drogowej mogą mieć wpływ także czynniki ekonomiczne. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach ogłosiła przetarg na budowę odcinka drogi ekspresowej S7 od granicy województw mazowieckiego i świętokrzyskiego do Skarżyska-Kamiennej w dniu 27 listopada 2009 r. po uzyskaniu decyzji środowiskowej w 2008 r., przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w 2010 r. Z uwagi na toczące się postępowania odwoławcze, inwestor czekał na rozstrzygnięcie w sprawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji, nie wyłaniając wykonawcy. W lutym 2010 r. inwestor otrzymał informację o braku finansowania dla inwestycji i został zmuszony do unieważnienia przetargu. Minister Infrastruktury wydał decyzję o utrzymaniu w mocy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Kolejny przetarg mógł ogłosić w 2013 r., a rozstrzygnąć w 2017 r.

W przypadku odcinka S74 Przełom/Mniów – węzeł Kielce Zachód, istotne znaczenie miały zmiany w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.) wprowadzane kolejnymi uchwałami Rady Ministrów oraz zmiany w ustawie o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. W przyjętym uchwałą Rady Ministrów nr 10/2011 z 25 stycznia 2011 r. Programie Budowy Dróg Krajowych przedmiotowy odcinek drogi S74 zapisany był w załączniku nr 2 na liście zadań, których realizację przewidziano po 2013 r., czyli bez gwarancji finansowania w określonym przedziale czasowym. W związku z tym istniała obawa, że uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach straci ważność przed podjęciem przez inwestora działań mających na celu uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i realizacją inwestycji uwarunkowaną dostępnością środków. To wiązało się z ryzykiem wszczynania od nowa procedury związanej z wydawaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dopiero ustawa z 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U z 2015 r. poz. 1211) spowodowała przedłużenie ważności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 4 do 6 lat i możliwość przedłużenia jej ważności z 2 do 4 lat, co w praktyce oznaczało, że decyzja mogła pozostawać w obrocie prawnym 10 lat zamiast 6.

Z kolei Program Budowy Dróg Krajowych przyjęty uchwałą Rady Ministrów nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r. określił ramy czasowe realizacji inwestycji na odcinku S74 Przełom/Mniów – węzeł Kielce Zachód na lata 2019–2023, a uchwałą nr 105/2017 z 12 lipca 2017 r. został określony limit finansowy dla inwestycji, co spowodowało przyspieszenie prac przygotowawczych na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej.

Podsumowanie i wnioski

Proces uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest niezwykle ważnym etapem całego procesu przygotowania inwestycji drogowej. Na jego wydłużenie wpływały przede wszystkim takie czynniki jak:

- zmiany w przepisach regulujących kwestie ochrony środowiska,
- protesty i odwołania od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w niektórych przypadkach wydłużony okres ich rozpatrywania,
- zmieniające się realia ekonomiczne i decyzje dotyczące finansowania inwestycji niegwarantujące ciągłości prac przygotowawczych.

Inwestycje przywołane w niniejszym artykule to odcinki podstawowej i nieukończonyj sieci autostrad i dróg ekspresowych na terenie Polski, która ma na celu bezpieczną

i szybką komunikację w obrębie kraju, a także skomunikowanie z państwami ościennymi. Sieć autostrad i dróg ekspresowych ma znaczenie strategiczne dla państwa, wpływa na rozwój gospodarki, jest istotna dla bezpieczeństwa i dla obronności kraju. Dlatego tak ważne jest, aby była ona spójna i powstała jak najszybciej. Dla minimalizowania problemów, z jakimi spotykają się inwestorzy i projektanci na etapie przygotowania strategicznych inwestycji drogowych, niezbędne są regulacje prawne, które:

- w sposób jasny i jednolity określają lokalizację oraz rodzaje obszarów chronionych przyrodniczo oraz jednoznacznie określają warunki, jakie winny spełniać planowane i realizowane projekty drogowe;
- zagwarantują inwestorowi ciągłość finansowania prac przygotowawczych i realizacji inwestycji w ramach podstawowej sieci autostrad i dróg ekspresowych;
- zapewnią możliwość planowania kolejnych etapów przygotowania inwestycji w przypadku odwołań precyzyjnie określając czas, w jakich można je składać;
- zagwarantują sztywne ramy czasowe, w jakich winny być rozpatrzone wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla strategicznych inwestycji oraz odwołania i skargi;
- zapewnią koordynację działań i współpracę wszystkich urzędów i organów biorących udział w procesie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz pozostałych kluczowych elementów;

- zagwarantują zgodność przepisów prawa polskiego i prawa wspólnotowego w zakresie europejskiej sieci transportowej.

Bibliografia

- [1] Grudzińska I., Zarzecka J., „Zmiany w postępowaniach administracyjnych w sprawach ocen oddziaływania na środowisko”, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Warszawa 2011
- [2] Kochanowska J., „Zmiany prawne w procedurze oddziaływania na środowisko”, materiały na szkolenie GDDKiA, MGG Conferences 2016
- [3] Sandecki T., „Przepisy dotyczące projektowania dróg szybkiego ruchu”, materiały Studiów Podyplomowych Eksploatacja i Utrzymanie Dróg, Politechnika Warszawska 2017/2018
- [4] Suwara T., *Doświadczenia i problemy w projektowaniu infrastruktury drogowej*, miesięcznik „Drogownictwo” 11/2016, wydawnictwo Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa, s. 371–374
- [5] Suwara T., „Ochrona środowiska w przygotowaniu inwestycji drogowych”, materiały na szkolenie Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Kielce 2008
- [6] Suwara T., „Przepisy prawne w przygotowaniu i realizacji robót drogowych”, materiały Studiów Podyplomowych Eksploatacja i Utrzymanie Dróg, Politechnika Warszawska 2017/2018
- [7] „Zagadnienia przyrodnicze w ocenach oddziaływania na środowisko”, opracowanie zbiorowe pod redakcją T. Wilżaka, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Warszawa 2014
- [8] <https://www.gdos.gov.pl/prawo>
- [9] <https://www.gdos.gov.pl/o-sieci>
- [10] <https://www.gdos.gov.pl/o-sieci>

Z serwisu GDDKiA

48 umów i 70 proc. wykorzystania środków Unii Europejskiej

Unia Europejska przekaże ponad 984 miliony złotych na budowę fragmentu drogi ekspresowej S6 pomiędzy Słupskiem a Gdańskiem oraz blisko 330 milionów złotych na budowę odcinka autostrady A2 pomiędzy Warszawą a Mińskiem Mazowieckim.

20 listopada podpisano umowy o dofinansowanie dwóch inwestycji: budowy autostrady A2 od w. Lubelska pod Warszawą do początku obwodnicy Mińska Mazowieckiego oraz realizacji fragmentu drogi ekspresowej S6 łączącej Słupsk z Gdańskiem na odcinku od Bożepole Wielkie do początku obwodnicy Trójmiasta. Tym samym GDDKiA jest beneficjentem 48 projektów z dofinansowaniem unijnym. Łączna wartość całkowita tych inwestycji to około 60,3 mld zł, w tym koszty kwalifikowalne około 35,5 mld zł oraz wkład unijny to blisko 30,1 mld zł. Wykorzystano już ponad 70 proc. środków unijnych przeznaczonych na inwestycje.

Realizacja A2 od w. Lubelska do początku obwodnicy Mińska Mazowieckiego podzielona jest na dwa odcinki o łącznej długości blisko 14,8 km. Całkowita wartość projektu to blisko 815,5 mln zł, z czego dofinansowanie unijne to prawie 330 mln zł. Umowy na realizację obu odcinków podpisano w lipcu 2017 roku, prace na budowie już trwają, a planowany termin oddania to połowa 2020 r.

Umowa na dofinansowanie budowy fragmentu drogi ekspresowej S6 łączącej Słupsk z Gdańskiem dotyczy trzech odcinków realizacyjnych o łącznej długości blisko 41 km: Boże Pole – Luzino, Luzino – Szemud oraz Szemud – Gdynia Wielki Kack. Na pierwsze dwa odcinki umowy z wykonawcami podpisano w czerwcu, a na odcinek najbliższy Trójmiasta w marcu 2018 r. Obecnie trwa projektowanie, a prace budowlane ruszą w drugiej połowie 2019 r. po uzyskaniu zezwoleń na realizację inwestycji. W drugiej połowie 2021 roku będzie można pojechać tymi trzema odcinkami S6. Całkowity koszt budowy wyniesie ponad 2 mld zł, a unijne dofinansowanie przekroczy 984 mln zł.

20-11-2018

