

**Odpowiedź na stanowisko pozarządowych organizacji ekologicznych w sprawie projektu
Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”
„*Jakie środowisko dla środowiska?*”**

We wrześniu 2006r. Pani Minister Grażyna Gęsicka, otrzymała pismo od Pani Joanny Furmagi, Prezesa Zarządu Związku Stowarzyszeń Polska Zielona Sieć, podpisane w imieniu Polskiej Zielonej Sieci, Instytutu na Rzecz Ekorozwoju, Instytutu Ekonomii Środowiska, WWF Polska wraz z dokumentem „*Jakie środowisko dla środowiska?. Stanowisko pozarządowych organizacji ekologicznych w sprawie projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*”. Dokument ten powstał z inicjatywy Polskiej Zielonej Sieci i Instytutu na rzecz Ekorozwoju w ramach Koalicji Pozarządowych Organizacji Ekologicznych na rzecz Funduszy Unijnych przy wsparciu innych organizacji ekologicznych zainteresowanych oceną projektu Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. Pani Prezes zwróciła się z uprzejmą prośbą o przedstawienie stanowiska strony rządowej do powyższego dokumentu.

Prośba ta była również podnoszona przez różne organizacje ekologiczne w trakcie trwających konsultacji społecznych programu, które rozpoczęła konferencja 5 września 2006 r. w Warszawie.

Niniejszy dokument stanowi odpowiedź na postulaty organizacji pozarządowych zawarte w dokumencie „*Jakie środowisko dla środowiska?. Stanowisko pozarządowych organizacji ekologicznych w sprawie projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko*”. Zgłoszone dylematy zostały przeanalizowane po to, aby podczas przygotowywania (po zakończeniu procesu konsultacji społecznych) ostatecznej wersji programu operacyjnego móc odnieść się do nich. Ważnym przy tym było także odniesienie się do uwag organizacji ekologicznych po przygotowaniu dwóch ważnych dla programu dokumentów: *Prognozy Oddziaływania na Środowisko* oraz *raportu oceny ex-ante*, wykonanych przez niezależne podmioty zewnętrzne. Dopiero po zakończeniu tych trzech procesów oraz przeanalizowaniu ich wyników Ministerstwo Rozwoju Regionalnego mogło przedstawić stanowisko w sprawie dokumentu organizacji pozarządowych.

MRR zwróciło się także do resortów, których dotyczyły uwagi z prośbą o przekazanie swojego stanowiska. Po przeanalizowaniu wszystkich 53 postulatów oraz stanowisk resortów MRR przystąpiło do procesu przygotowania spójnego stanowiska będącego odpowiedzią na poniższe uwagi organizacji pozarządowych. Należy zwrócić uwagę, iż wiele z postulatów zostało uznanych za konstruktywne i uwzględniono je w ostatecznej wersji programu operacyjnego. Natomiast uwagi odrzucone zostały opatrzone stosownym komentarzem.

Mamy nadzieję, że stanowisko MRR zostanie przyjęte oraz potraktowane jako zgodne ze wspólnotowym rozumieniem partycypacji społecznej. Jednocześnie MRR pragnie podziękować wszystkim tym, którzy uczestniczyli w procesie konsultacji społecznych programu za konstruktywny wkład, poświęcony czas oraz cenne uwagi.

OGÓLNA OPINIA NA TEMAT POSTULATÓW ORGANIZACJI POZARZĄDOWYCH

Prognoza Oddziaływania na Środowisko Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wskazała, że poza działaniami mającymi korzystny wpływ na środowisko istnieje możliwość potencjalnych konfliktów pomiędzy rozwojem systemu transportowego, a ochroną przyrody. Kwestią do oceny pozostaje ich skala i skuteczność działań ograniczających negatywne skutki. Jednakże, jak wskazano w *Prognozie Oddziaływania na Środowisko*, konflikty te nie powinny zasadniczo wpływać na funkcjonalność istniejącego systemu ochrony przyrody (nie będą mieć charakteru powszechnego), natomiast ich wpływ na bioróżnorodność w skali kraju wydaje się być niewielki.

Warto również zaznaczyć, iż zgodnie z końcową wersją *Prognozy Oddziaływania na Środowisko* Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko **przyczyni** się do realizacji przez stronę Polską celów wyznaczonych przez wspólnotowe polityki ochrony środowiska, a także polityki oraz strategię krajowe. W przypadku inwestycji, które mogą mieć negatywny wpływ na środowisko, w ramach projektów, będą realizowane działania mitygacyjne oraz kompensacyjne mające na celu jego ograniczenie poprzez m.in.:

- prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w tym zwłaszcza w miejscach gdzie zewnętrzne oddziaływania mogą spowodować nieodwracalne zmiany warunków siedliskowych w lokalny ekosystemie;
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych;
- dostosowanie terminów prac do okresów lęgowych/rozrodu zwierząt;
- maskowanie elementów zaburzających harmonię krajobrazu;
- odtwarzanie zniszczonych siedlisk w miejscach zastępczych;
- sztuczne zasilanie osłabionych populacji zwierząt,
- tworzenie alternatywnych połączeń przyrodniczych i tras wędrówek zwierząt, ptaków i płazów,

oraz inne, które będą wskazane we właściwych raportach z oceny oddziaływania na środowisko sporządzanych dla konkretnych inwestycji.

Przygotowana poniżej odpowiedź na postulaty przedstawione w *Stanowisku* winna wpłynąć na weryfikację oceny dla programu przedstawionej w rozdziale „**Ogólna opinia o programie operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko”**”. W opinii resortów przygotowujących *Program* oraz zespołu niezależnych ekspertów przygotowujących *Prognozę Oddziaływania na Środowisko* PO Infrastruktura i Środowisko, wyrażona w dokumencie organizacji pozarządowych generalna ocena programu jest niezgodna ze stanem faktycznym. Jest też oparta na niewłaściwych przesłankach. Przede wszystkim należy podkreślić, iż kwestie związane z ochroną środowiska są ujęte w *Programie* horyzontalnie tj. poprzez wspieranie inwestycji związanych bezpośrednio oraz pośrednio z ochroną środowiska. Szczegółowe uzasadnienie zostało przedstawione poniżej.

DIAGNOZA I STRATEGIA ROZWOJU

1. problem/dylemat

Diagnoza pomija fakt, że środki UE mają służyć głównie spełnieniu przez Polskę podjętych zobowiązań.

Należy zwrócić uwagę, iż pomimo znaczącej alokacji funduszy UE w ramach programu środki te nie są wystarczające do wypełnienia zobowiązań akcesyjnych Polski w takich obszarach jak ochrona środowiska, czy energetyka. Realizacja zobowiązań nie stanowi też głównego celu programu jakim jest podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej kraju oraz osiągnięcie dwóch

celów horyzontalnych NSRO. Wypełnienie zobowiązań akcesyjnych realizowane będzie również poprzez środki krajowe (publiczne jak i prywatne), które zgodnie z unijną zasadą dodatkowości mogą być uzupełniane przez środki UE w ramach programów regionalnych, czy sektorowych. Wobec powyższego środki w ramach Programu będą uzupełniać, a nie zastępować fundusze krajowe w tych dziedzinach. Dzięki temu program stanowić będzie jedno (**a nie jedyne**) z wielu narzędzi wspomagających wypełnienie tych zobowiązań.

Dlatego też działania oraz projekty realizowane w ramach PO IiŚ mogą wspomóc proces wypełniania zobowiązań akcesyjnych, natomiast nie będą służyć jedynie ich wypełnieniu. Należy również pamiętać, iż działania związane z ochroną środowiska będą realizowane w ramach 16 Regionalnych Programów Operacyjnych, w **Programie Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007 – 2013**, w ramach **Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego** oraz instrumentu **LIFE +**.

Warto tutaj także zwrócić uwagę na fakt, iż Polska zobowiązana jest do wypełniania zobowiązań akcesyjnych nie tylko w takich dziedzinach jak środowisko, ale również transport, energetyka.

Jednocześnie nie jest możliwa do spełnienia rekomendacja dotycząca rozszerzenia zapisów o ocenę stopnia realizacji poszczególnych zobowiązań oraz określenie, jaka skala środków jest potrzebna do ich pełnego wdrożenia w wymaganych zobowiązaniach okresach, a także ocena, czy mechanizm ich finansowania pozwala na osiągnięcie przyjętych zobowiązań – tego typu analizy są przedmiotem prac zespołów opracowujących środowiskowe dokumenty strategiczne, np. takie jak kolejne aktualizacje Krajowego Planu Gospodarki Odpadami, Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych. Zgodnie z zapisami ww. dokumentów została zaktualizowana diagnoza programu.

W związku z powyższą rekomendacją organizacji pozarządowych zmianie uległy zapisy w PO IiŚ, w rozdziale odnoszącym się do Rozdziału II Strategia Rozwoju – synteza.

2. problem/dylemat:

Diagnoza odnosząca się do uwarunkowań środowiska została potraktowana bardziej statystycznie, a mniej problemowo. Nie wykazano w niej istotnych procesów zagrażających środowisku jak np. skutki masowej motoryzacji.

Zgodnie z opinią Ministerstwa Środowiska diagnoza sytuacji została sporządzona we właściwy sposób. Problemy przedstawione w diagnozie znajdują swoje odzwierciedlenie w opisie poszczególnych priorytetów, co jest zgodne z sugestią Komisji Europejskiej wyrażoną podczas nieformalnych rozmów poświęconych środowiskowej części PO Infrastruktura i Środowisko. Dodatkowo należy zauważyć, iż kwestie wskazane w rekomendacji Autorów *Stanowiska (dokonanie rewizji rozdziału mówiącego o uwarunkowaniach środowiska przyrodniczego, tak aby pokazać podstawowe procesy przyczyniające się do poprawy stanu środowiska i zagrażające temu stanowi, odniesienie do przyszłych zagrożeń)* winny być przedmiotem diagnozy w innych dokumentach, takich jak np. Polityka Ekologiczna Państwa.

Dodatkowo odpowiedź na tę rekomendację można znaleźć w pozostałych punktach tego stanowiska.

3. problem/dylemat:

Zapisy sformułowane w diagnozie, jak i wnioski z nich wynikające, prowadzą do konfliktowych lub sprzecznych stwierdzeń.

Zgodnie z opinią Ministerstwa Środowiska diagnoza sytuacji została sporządzona we właściwy sposób. Problemy przedstawione w diagnozie znajdują swoje odzwierciedlenie w opisie poszczególnych priorytetów, co jest zgodne z sugestią Komisji Europejskiej wyrażoną podczas nieformalnych rozmów poświęconych środowiskowej części PO Infrastruktura i Środowisko.

Odnosząc się bezpośrednio do zapisów komentarza zawartego w *Stanowisku*:

„Zapisy sformułowane w diagnozie, jak i wnioski z nich wynikające, prowadzą do konfliktowych lub sprzecznych stwierdzeń:

Zidentyfikowano następujące przykłady takich sprzeczności:

a) zaznacza się zachowanie w Polsce (odmiennie od Europy Zachodniej) wielkich i zwartych kompleksów leśnych czy dolin rzek, które zachowały wiele cech naturalnych¹, a z drugiej strony wskazuje potrzebę budowy autostrad i dróg szybkiego ruchu, które przyczynią się do wzrostu fragmentaryzacji krajobrazu oraz budowy zbiorników prowadzących do utraty naturalnych cech dolin rzecznych.

b) postuluje się ograniczenie emisji gazów szklarniowych, czy też stwierdza się, że zanieczyszczenia pyłowe powietrza atmosferycznego stanowią poważne zagrożenia zdrowia zwłaszcza dzieci i młodzieży, a jednocześnie przewiduje się w wyniku rozbudowy infrastruktury drogowej znaczny wzrost ruchu samochodowego (w tym tranzytowego), a tym samym wzrost zanieczyszczeń powietrza”.

Propozycja zmiany, pomimo rekomendacji dotyczącej przeprowadzenia analiz i dokonania rewizji celowości zaproponowanych obszarów wsparcia, zawiera tezę o konflikcie celów stawiając obok siebie dwa odrębne typy inwestycji jakimi są budowa dróg oraz zabudowa hydrotechniczna rzek.

Sprzeczność pomiędzy zapisem diagnozy konstatującym bogactwo zasobów przyrodniczych Polski (co jest niekwestionowanym przez nikogo faktem), a postulatem uzupełnienia infrastruktury technicznej kraju o nowe drogi, czy obiekty infrastruktury technicznej (w odpowiedzi na dobrze umotywowane potrzeby zgłaszane przez zainteresowane instytucje, samorządy, czy kręgi gospodarcze) ma charakter pozorny, gdyż zakłada się tu, że działania inwestycyjne *a priori* muszą być prowadzone kosztem najcenniejszych zasobów przyrodniczych (tych które zachowały wiele cech naturalnych). Istotą sprawy jest zatem ocena, czy realizacja postulatów inwestycyjnych może rzeczywiście zagrozić istnieniu najcenniejszych zespołów przyrodniczych, czy znacząco uszczupli ich bogactwo (w jakiej skali?), czy też będzie mieć wpływ w większości przypadków pomijalny.

¹ Na 90 tys. km rzek i potoków Polski znajduje się kilkadziesiąt tysięcy różnych budowli hydrotechnicznych, w tym m.in.: 3 tys. przepustów i śluz wałowych, ponad 6 tys. stacji pomp i 138 zbiorników wodnych. Większość z nich to obiekty służące produkcji rolnej. Część wpisana jest do rejestru zabytków. W administracji regionalnych zarządów gospodarki wodnej (rzgw) znajduje się kilkaset obiektów, w tym 27 dużych zbiorników retencyjnych, 12 suchych zbiorników przeciwpowodziowych, 137 jazów i 111 śluz żeglugowych. Niektóre rzeki są całkowicie lub prawie całkowicie skanalizowane tzn. zabudowane budowlami piętrzącymi: Bóbr, Nysa Łużycka, Nysa Kłodzka, Soła, Radunia, Gwda i inne. Większość dużych rzek jest częściowo uregulowana. Na Wiśle zbudowano 7 stopni piętrzących, z czego 6 na Wiśle Górnej na odcinku od Oświęcimia do Krakowa i stopień Włocławek na Dolnej Wiśle. Odra jest skanalizowana od Koźła do Brzegu Dolnego na długości 187 km. Po roku 1990 praktycznie zaprzestano wykonywania nowych budowli regulacyjnych.

Ponadto w *Stanowisku* wymieniane są obok siebie zupełnie różne typy projektów – inwestycje drogowe i obiekty hydrotechniczne, które ze względu na różny charakter i skalę działań będą mieć zasadniczo różny wpływ na środowisko. Dlatego należy je rozpatrywać oddzielnie.

W przekonaniu MRR, popartym również w Prognozie oddziaływania na środowisko (przygotowanej przez niezależny zespół ekspercki), wpływ realizacji tych zadań inwestycyjnych na środowisko, jakkolwiek zauważalny, nie wpłynie zasadniczo na zaburzenie równowagi przyrodniczej w skali całego kraju. Należy się niestety spodziewać wystąpienia pewnych konfliktów, ale raczej w wymiarze lokalnym, przy czym w niektórych przypadkach mamy do czynienia z koniecznością wyboru pomiędzy ochroną wartości przyrodniczych, a zapewnieniem bezpieczeństwa ludzi. Wobec braku sensownych rozwiązań alternatywnych konieczne jest poszukiwanie dróg minimalizacji szkód i ich wyprzedzającej kompensacji.

Biorąc pod uwagę przewidziane w projekcie Programu, przyjętego przez Radę Ministrów w dniu 1 sierpnia 2006, nakłady na wsparcie projektów hydrotechnicznych (około 400 mln euro, wobec co najmniej 8,5 mld PLN niezbędnych dla pokrycia najpilniejszych potrzeb²) ilość realizowanych w jego ramach projektów tego typu nie może być duża.

Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że budowa jednego, czy dwóch dużych zbiorników zaporowych, względnie takiego obiektu, jak *suchy zbiornik Racibórz* wyczerpałaby te środki w całości. Z tego powodu trudno mówić o zagrożeniu dla naturalnego stanu dolin rzecznych.

Poza tym przykładowo w przypadku Raciborza nie będzie to zbiornik retencyjny, a więc nie zmieni zasadniczo funkcjonowania korytarza ekologicznego doliny Odry na odcinku powyżej i poniżej tego obiektu. Radykalnej poprawie ulegnie natomiast stan bezpieczeństwa powodziowego w miejscowościach położonych poniżej zbiornika w sytuacjach raptownych wezbrań wody takich, jakie miały miejsce w 1997 r. Mimo, iż te argumenty wielokrotnie prezentowano, kolejne stanowiska różnych organizacji najczęściej je pomijają, a nawet wskazują na zagrożenia typowe dla zbiorników zaporowych.

Poza tym, na przykład ewentualna budowa tamy w Nieszawie nie może być postrzegana tylko i wyłącznie jako znacząca ingerencja w środowisko zmieniająca stan naturalny doliny Wisły³. Po pierwsze o zmianie stanu naturalnego na tym odcinku rzeki trudno mówić, gdyż stan taki nie występuje od czasu oddania do użytku zbiornika Włocławek (czyli od ponad 40 lat). Ukształtował się tam nowy stan równowagi ekologicznej pod przemożnym wpływem reżimu eksploatacyjnego zbiornika. Wydaje się natomiast, że jest to najtańszy (z ekonomicznego, ale także z ekologicznego punktu widzenia) sposób zapewnienia bezpieczeństwa dla tamy we Włocławku. Alternatywą jest jej rozebranie, co wiąże się także z poważnymi konsekwencjami ekologicznymi, a efektywność ekonomiczna takiego rozwiązania jest zerowa.

Kwestie obwałowań przeciwpowodziowych również powinny zostać właściwie oszacowane. Środki przewidziane w Programie wystarczyłyby na budowę kilkuset km obwałowań, co przy

² Stan techniczny budowli hydrotechnicznych w Polsce jest zły. Według oceny dokonanej przez GUNB w 2004 r. obiekty hydrotechniczne stale piętrzące wodę (zapory ziemne i betonowe, jazy stałe i ruchome, przelewy, śluzy żeglowne, stopnie wodne, wrota przeciwpowodziowe, elektrownie wodne itd.) zagrażające lub mogące zagrażać bezpieczeństwu stanowiły 3,7% ogólnej liczby 1776 badanych obiektów, z czego 44 obiekty mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa, w tym: 1 obiekt zaliczany do I klasy, 8 obiektów – do II, 7 – do III oraz 23 – do klasy IV. W grupie obiektów stale piętrzących wodę (administrowanych przez rzgw) zagrażających bezpieczeństwu, znalazły się: stopień wodny Włocławek (I klasa budowli), śluza Brdyujście (II klasa budowli), stopień wodny z jazem na Czarnej Koneckiej (IV klasa) w woj. świętokrzyskim oraz stopień wodny na rzece Dobra (poza klasą) w woj. opolskim.

³ Z punktu widzenia gospodarowania zasobami wodnymi istotne są zbiorniki retencyjne tzn. budowle pozwalające na regulację odpływu. W Polsce jest około 100 zbiorników i stopni wodnych o pojemności powyżej 1 mln m³ w tym połowę stanowią większe obiekty o pojemności powyżej 10 mln m³ każdy. Łączna pojemność zbiorników wynosi ponad 4 mld m³ co stanowi 6,5% odpływu rocznego. Obecnie realizowane są przez rzgw trzy inwestycje: zbiornik Wióry na Świślinie, który jest na ukończeniu, zbiornik Świnna Poręba na Skawie, zaawansowany w około 50% oraz stopień wodny Malczyce na Odrze, zaawansowany w około 30%. Ponadto, samorządy terytorialne występują z licznymi inicjatywami dotyczącymi budowy nowych obiektów.

około 8500 tysiącach km istniejących wałów, z których około 30% wymaga pilnej renowacji i wzmocnienia jest kwotą nieznaczną⁴.

W związku z ograniczoną ilością środków na te cele należy zauważyć, że inwestycje hydrotechniczne wspierane w ramach Programu będą służyły zasadniczo tylko odbudowie i usprawnieniu już istniejącej infrastruktury, zaniedbanej i niedoinwestowanej, w tym obiektów niebudujących zasadniczych sprzeciwów ekologów, takich jak istniejąca już zabudowa hydrotechniczna na Górnym Odrze (w tym Wrocławski Węzeł Wodny).

Zgadamy się, iż potencjalnie kontrowersyjne projekty muszą być rozpatrywane z uwzględnieniem rachunku ciążonego, czyli tak jak postulują organizacje ekologiczne, ale uwzględniającego wszystkie ważne czynniki. Na przykład w przypadku tamy w Nieszawie z pełną świadomością tego, że jedyną rozsądną alternatywą jest rozebranie tamy we Włocławku, co wiązałoby się z ogromnymi kosztami ekonomicznymi, ekologicznymi, w także z likwidacją istotnego źródła odnawialnej energii. Jednocześnie nie wiadomo, z jakich środków działanie takie mogłoby być sfinansowane, gdyż trudno tu oczekiwać zgody na wykorzystanie środków UE.

Należy zwrócić uwagę, iż w przypadku Nieszawy niektóre organizacje pozarządowe wyrażają ostrożną zgodę na budowę progu podpiętrzającego wodę w Wiśle o kilka metrów (co miałyby też pewne pozytywne skutki ekologiczne np. poprzez spowolnienie drenażu wód podziemnych z ulegającego stepowieniu obszaru Kujaw), który stanowiłby barierę przecinającą dolinę rzeczną, tak jak i tama we Włocławku. W związku z tym warto się zastanowić dlaczego nie można tam zbudować wyższej tamy z zabudową energetyczną, co poprawiałoby ekonomikę przedsięwzięcia?

Warto także zauważyć, że w dalszej części *Stanowiska* jest mowa o potrzebie rozwoju alternatywnych środków transportu, w tym żeglugi śródlądowej⁵. W tym kontekście postulaty organizacji pozarządowych są ze sobą sprzeczne, gdyż nie możliwe jest zwiększenie potencjału żeglugowego, bez co najmniej odtworzenia części infrastruktury hydrotechnicznej (śluz, jazy, nadbrzeża), a także zasadniczego wyrównania przepływów wody.

Jednocześnie ustosunkowując się do tej rekomendacji należy podkreślić, iż MRR częściowo ją uwzględniło w nowych zapisach III osi priorytetowej w taki sposób, aby jednoznacznie określić, iż większość projektów przewidywanych do wsparcia w tym zakresie będzie ukierunkowana na odtwarzanie i modernizację istniejącej infrastruktury, co nie powinno mieć znaczącego

⁴ Powodzie są zjawiskiem nieuchronnym, ale ich skutki i zasięg można znacznie ograniczyć za pomocą urządzeń, którymi są: wały przeciwpowodziowe, zbiorniki retencyjne i zbiorniki suche oraz poldery. Na poprawę bezpieczeństwa powodziowego wpływają także: właściwe przygotowanie koryt rzecznych, ograniczenia zabudowy na terenach zalewowych, dobre prognozowanie, odpowiednio wczesne ostrzeżenie i skuteczne akcje ratunkowe. Należy także pamiętać o istotnym znaczeniu dla osłony przeciwpowodziowej działań służących przywracaniu naturalnych obszarów zalewowych rzek, czy podnoszeniu lesistości oraz właściwa agrotechnika.

W Polsce jest blisko 8 500 km wałów przeciwpowodziowych chroniących około 75% obszarów zagrożonych zalewami, co stanowi 4% obszaru kraju. 60% obwałowań jest eksploatowanych dłużej niż 50 lat (np. wybudowane na Odrze po powodzi w 1903 roku), zaś około 10% - powyżej 100 lat. Stała rezerwa przeciwpowodziowa w zbiornikach wynosi około 700 mln m³ i jest daleko niewystarczająca. Zaplanowane zbiorniki przeciwpowodziowe powinny zostać zbudowanych możliwie szybko, a wśród nich przede wszystkim suchy zbiornik Racibórz na Odrze.

Z ogólnej ilości 2 300 km odcinków wałów badanych w 2004 r. 27% znajduje się w niedostatecznym stanie i zagraża lub może zagrażać bezpieczeństwu. W ocenie organów nadzoru budowlanego niedostatecznym stanem technicznym odznacza się ponad 2 tys. km obwałowań.

⁵ Długość dróg wodnych Polski obejmująca rzeki uznane za śródlądowe drogi wodne i kanały wynosi ponad 3.800 km. Drogi wodne eksploatowane przez żeglugę mają długość 2.700 km. Do żeglugi towarowej wykorzystywane są: Kanał Gliwicki i Odra od Koźła do Szczecina, a w celach turystycznych: Kanał Notecki, Bydgoski, Żerański, Elbląski i Augustowski. Zarządzanie śródlądowymi drogami wodnymi (budowa, rozwój i utrzymanie) pozostaje w resorcie środowiska natomiast kreowanie polityki transportu wodnego – w resorcie infrastruktury.

wpływu na ukształtowany już przy tych obiektach stan równowagi przyrodniczej, częstokroć dość bliski naturalnemu (zwłaszcza w dolinie Wisły i jej dorzeczy). Poza tym dodano zapis, iż pojedyncze projekty budowy nowych zbiorników zaporowych uzyskają wsparcie wyłącznie wtedy, gdy będą realizowały istotne cele publiczne, a ich budowa zostanie poprzedzona postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko i niezbędnymi działaniami kompensacyjnymi.

Należy mocno podkreślić, iż celem Programu jest takie kształtowanie, w tym modernizowanie infrastruktury hydrotechnicznej, aby spełniała swoje funkcje wielozadaniowe, w szczególności służąc przywróceniu żeglugi śródlądowej, a także wyrównywaniu przepływów w rzekach (retencja naturalna), co może mieć pozytywne skutki ekologiczne, sprzyjając hamowaniu odpływu wody z terenu Polski.

Oczywiście większy poziom oddziaływań na środowisko będzie związany z budową autostrad i modernizacją dróg ekspresowych. Jednak i w tym zakresie liczba konfliktów z obszarami specjalnie chronionymi i korytarzami o charakterze krajowym – ponadregionalnym – transeuropejskim jest skończona i najprawdopodobniej wystąpi w kilku lub kilkunastu miejscach przecięcia się tych dróg z korytarzami ekologicznymi o znaczeniu krajowym lub europejskim. Konflikty i szkody przyrodnicze nie będą mieć zatem charakteru powszechnego. Największe ryzyko konfliktów dotyczy budowy 3 autostrad: A1, A2 (które są już zasadniczo wytyczone) i A4.

Wskazywany w *Stanowisku* związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy budową dróg, a zwiększeniem ruchu, a tym samym wzrostem emisji gazów szklarniowych nie został przez Autorów tego dokumentu prawidłowo zidentyfikowany.

Program w swojej diagnozie konstatuje wprawdzie, że takie zwiększenie ruchu nastąpi, ale trzeba podkreślić, że jest to ocena przewidywanych trendów zmian w transporcie krajowym i międzynarodowym, a nie prognoza skutków budowy autostrad. Wydaje się, iż wobec szybkiego rozwoju gospodarki i dalszego wyrównywania poziomu życia i konsumpcji Polaków do średniej z państw wysokorozwiniętych, wzrost przewozów towarów i ludzi w ruchu samochodowym w realizowanym w kraju modelu gospodarki rynkowej jest zasadniczo nieuchronny. Niewątpliwie zaniechanie rozbudowy dróg hamowałoby ten trend dość skutecznie, ale pozytywny skutek środowiskowy mógłby być, co najmniej wątpliwy, a problemy gospodarcze poważne.

Wobec powyższego zdecydowanie bardziej uprawniona jest teza, że rozbudowa i modernizacja systemu dróg jest raczej odpowiedzią na przewidywany wzrost natężenia ruchu, czyli jest skutkiem (reakcją) a nie przyczyną tego wzrostu. Oprócz korzyści ekonomicznych i poprawy bezpieczeństwa ruchu, rozwój i modernizacja infrastruktury drogowej powinien również łagodzić zagrożenia dla środowiska (płynność ruchu ogranicza jednostkowe zużycie paliwa i zapewnia pełne spalanie paliw, co ogranicza emisję zanieczyszczeń, w tym węglowodorów).

Z prowadzonych od szeregu lat dyskusji publicznych wynika, iż w ocenach planów rozwoju infrastruktury drogowej zderzają się dwa systemy wartości - nastawienie prokonsumpcyjne, eksponujące prawo każdego do swobodnego przemieszczania się wybranym swobodnie środkiem transportu z podejściem wskazującym na konieczność ograniczania swobody konsumpcji w tym zakresie ze względów ekologicznych, czy to poprzez zastosowanie instrumentów prawnych, czy ekonomicznych, przyznający preferencje publicznym środkom transportu, najlepiej innym niż pojazdy samochodowe. Trzeba jednak zauważyć, że nawet w krajach o bardzo „przyjaznej środowisku” polityce wewnętrznej, rozwój infrastruktury drogowej nawet, jeśli jest krytykowany, realizowany jest w podobnym zakresie i skali, jak w innych krajach UE. Nie wydaje się, aby Polska musiała być w tym zakresie prekursorem, zwłaszcza, że bez dobrej i sprawnej infrastruktury transportowej, nasz kraj nie będzie w stanie zwiększyć swej atrakcyjności jako miejsce rozwoju inwestycji, służących rozwojowi gospodarki, a tym samym

trwałych i bezpiecznych miejsc pracy, co jest zasadniczym celem Programu. Wydaje się natomiast zasadne podkreślenie, że przewidywane w Programie wsparcie dla rozwoju sieci autostrad ma być tak realizowane, aby w możliwie najmniejszym stopniu uszczuplane były walory przyrodnicze i krajobrazowe cennych ekosystemów, których nie będzie można ominąć, a funkcjonalność (i ciągłość) przecinanych korytarzy przyrodniczych była zachowana.

Jednocześnie ewentualny wzrost emisji związany ze wzrostem przewozów, który jak stwierdzono jest nieuchronny, dzięki budowie i modernizacji dróg zwiększającej ich przepustowość i płynność ruchu będzie mniejszy niż, gdyby to miało miejsce w obecnym stanie rzeczy. Warto również wskazać na pozytywne skutki zdrowotne, dzięki przeniesieniu części ruchu z terenów zamieszkałych na obwodnice, gdzie emisje i hałas samochodowy nie mają większego znaczenia.

4. problem/dylemat:

Z diagnozy w zakresie transportu i bezpieczeństwa ekologicznego można wnosić, że budowa autostrad i dróg ekspresowych oraz zbiorników wodnych nie jest środkiem do celu, ale celem samym w sobie.

Nieprawdą jest, iż Program kładzie nacisk na budowanie infrastruktury na nowych terenach. Na przykład w sektorze transportu kolejowego kładzie się nacisk na odtwarzanie, czy modernizację istniejących sieci. Również rozbudowa większości odcinków dróg będzie przebiegać - z wyjątkiem autostrad - po istniejących śladach. W przypadku sektora drogowego zakłada się modernizację i przebudowę (poprawa stanu nawierzchni, zwiększenie nośności i przepustowości) około 2500 km dróg, przy założeniu budowy od podstaw 400 km nowych autostrad (co oznacza zajęcie nowych terenów o powierzchni rzędu 50-110 km²).

Ponadto Program podkreśla potrzebę kształtowania i zaspokajania potrzeb transportowych w sposób nowoczesny, poprzez rozwój form transportu intermodalnego, zapewnianie interoperacyjności systemów transportowych, lepsze powiązania portów z infrastrukturą drogową i kolejową, czy usprawnienie ruchu wewnątrz miast wraz z preferencjami dla publicznego transportu np. poprzez rozwiązania sieciowe i systemowe.

5. problem/dylemat:

W diagnozie, w częściach dotyczących transportu i energetyki, brak informacji o wpływie tych sektorów na środowisko, a przecież jest on znaczący.

Zgodnie z logiką diagnozy uwzględnia ona przede wszystkim te kwestie, które uzasadniały dany obszar interwencji objęty Programem. Obowiązek ograniczania oddziaływań na środowisko spoczywa na przedsiębiorcach i możliwości udzielania wsparcia w tym zakresie są ograniczone zasadą „zanieczyszczający płaci”. Z tego względu zagadnienia emisyjne nie zostały rozwinięte w diagnozie, gdyż Program nie jest bezpośrednio ukierunkowany na ich redukcję, ani we wspomnianych w *Stanowisku* sektorach, ani w żadnych innych. Pomoc w dostosowywaniu się do spełnienia wymogów BAT nie jest pojęciem tożsamym np. z instalowaniem urządzeń końca rury (bez nich nie uda się osiągnąć dalszej redukcji emisji w elektroenergetyce). W przypadku transportu Program nie będzie również realizował zadań związanych z redukcją emisji z pojazdów, co de facto wiązałoby się to ze zmianą rodzajów silników i paliw, albo istotnym zmniejszeniem natężenia ruchu.

Poza tym w części diagnozy dotyczącej uwarunkowań środowiska przyrodniczego jest informacja odnosząca się do zanieczyszczeń powietrza, m.in. pochodzących z sektora energetycznego. Jednocześnie w części diagnozy dotyczącej sektora energetycznego jest informacja o potencjale inwestycyjnym z zakresu zmniejszenia energochłonności, który wykazuje możliwość znaczącej redukcji emisji CO₂. Ponadto w tej części diagnozy zwrócono uwagę, iż redukcja strat sieciowych poprzez zwiększenie efektywności przesyłu i dystrybucji energii znacząco będzie przekładać się na wymierną oszczędność paliw i zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska. W tej części diagnozy szczególne miejsce poświęcono podsektorowi odnawialnych źródeł energii (OZE), czyli „zielonej energii”, gdzie znalazły się zapisy o realizacji jednego z głównych celów polityki energetycznej Polski jakim jest zapewnienie trwałego zaopatrzenia w energię, który spełniałby wymogi związane z ochroną środowiska. W tym aspekcie przedstawiono cel strategiczny polityki państwa, jakim jest zwiększenie wykorzystania odnawialnych zasobów energii i uzyskanie 7,5% udziału energii z OZE w bilansie energii pierwotnej w roku 2010, a do 2020r. – 14% oraz metody jego realizacji. Diagnoza sektora energetycznego kładzie zatem duży nacisk na kwestie ochrony środowiska, pokazując w perspektywie zmniejszenie presji tego sektora na środowisko. Ponadto kwestie wpływu energetyki na środowisko zostały szczegółowo opracowane w „Prognozie Oddziaływania na Środowisko Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko”, stanowiącą integralną część przedmiotowego dokumentu.

6. problem/dylemat:

Jeżeli uznać za prawdziwe stwierdzenie zapisane w omawianym Programie „...Polska jest jednym z niewielu krajów europejskich, posiadających silnie zrównoważony system transportowy”, to dlaczego proponowana polityka temu systemowi zrównoważonego transportu zagraża?

W ramach PO Infrastruktura i Środowisko przewidziano szereg działań służących zrównoważonemu rozwojowi wszystkich jego form, w tym działań związanych z „ekologizacją” transportu – m.in. wsparcie otrzymają działania związane z transportem kolejowym, morskim, miejskim na obszarach metropolitalnych, intermodalnym oraz śródlądowym na drogach wodnych. Na działania te alokowana została znacząca kwota środków finansowych stanowiąca również istotną część planowanych na ten okres programowania wydatków Funduszu Spójności.

W szczególności nie wydaje się zasadnym stwierdzenie, iż budowa nowych lub przebudowa istniejących dróg o łącznej długości nie przekraczającej około 0,5% sieci drogowej kraju doprowadzi do zaburzenia równowagi systemu transportowego kraju, zwłaszcza biorąc pod uwagę fakt, iż Program wskazuje na potrzebę wzmocnienia transportu kolejowego i alternatywnych rodzajów transportu (w tym zbiorowego transportu miejskiego). Tym samym, sformułowany zarzut jest niezgodny ze stanem faktycznym. Poza tym należy zwrócić uwagę, iż większość inwestycji polegać będzie na rozbudowie dróg po istniejących obecnie szlakach, co również nie oznacza działań pogłębiających nierównowagę systemu (podobnie sieć kolejowa).

Nie wydaje się również uzasadniony zarzut, że Program ma na celu zmniejszenie przewozów kolejowych na rzecz wzrostu transportu samochodowego. Diagnoza w Programie konstatuje jedynie aktualne wyniki analiz w tych sektorach, określających obecne trendy w tym zakresie, ale też wskazuje na potrzebę zwiększenia roli sektora kolejowego, transportu publicznego oraz żeglugi śródlądowej. Można nawet sformułować tezę, że realizacja Programu może raczej przyczynić się do zahamowania spadku przewozów kolejowych, niż do jego pogłębiania.

7. problem/dylemat:

Prognozowanie, że do 2025 roku zużycie energii ogółem wzrośnie o 40%, a energii elektrycznej o 80%, jest dyskusyjne i nie ma uzasadnienia ekonomicznego. Należy dokonać głębokiej restrukturyzacji polityki energetycznej Państwa.

Powyższy zapis, który pojawił się w diagnozie sektora energetycznego jest cytatem konkluzji Zespołu Międzyresortowego sformułowanej podczas prac nad przyjętą przez Radę Ministrów w dniu 4 stycznia 2005 r. *Polityką energetyczną Polski do 2025 roku.*

Odnosząc się do *Stanowiska* należy podkreślić, iż kwestia ewentualnej restrukturyzacji polityki energetycznej Państwa, nie była i nie mogła być przedmiotem prac nad PO Infrastruktura i Środowisko i dotyczy znacznie szerszego kontekstu gospodarczego. Zgodnie z ustawą *Prawo energetyczne* w przyszłym roku zostanie przygotowana nowa polityka energetyczna Polski. W ramach prac nad tym dokumentem przewiduje się wykonanie ponownych prognoz energetycznych. Program jest natomiast tylko jednym z narzędzi, które mają wspomóc proces zmian w sektorze energetyki, w tym poprawy efektywności wytwarzania energii, zmniejszenia strat w sieciach przesyłowych, zwiększenia udziału OZE i dalszego ograniczania wskaźników emisyjności. Można przy tym z bardzo dużym prawdopodobieństwem założyć, że wymienione wyżej zagadnienia priorytetowe uzyskają podobny status również w nowej Polityce Energetycznej.

W nowej wersji programu częściowo uwzględniono rekomendację przeznaczając więcej środków finansowych na OZE oraz usuwając – w wyniku rekomendacji oceny *ex-ante* - projekty polegające na budowie i modernizacji elektrowni kondensacyjnych poprzez stosowanie wysokosprawnych bloków energetycznych opalanych węglem na nadkrytyczne parametry pary oraz stosowanie obiegów parowo-gazowych.

8. problem/dylemat:

Zgodnie z przyjętą przez Sejm Strategią rozwoju energetyki odnawialnej do 2010 roku odnawialne źródła energii (OZE) mają stanowić 7,5% ogółu nośników energii pierwotnej w Polsce, a do roku 2020 — 14%. Ten ostatni cel nie znalazł odzwierciedlenia w PO „IiŚ”.

W ramach projektu PO IiŚ przyjęto jako wartość docelową wskaźnik odnoszący się do udziału energii elektrycznej z OZE w zużyciu energii elektrycznej brutto 7,5 %, gdyż horyzont czasowy *Strategii Rozwoju energetyki...*, do którego odwołują się Autorzy *Stanowiska* jest prawie dwukrotnie dalszy od perspektywy zakończenia realizacji Programu przewidzianej na lata 2007-2015. Należy przy tym podkreślić, że środki możliwe do przeznaczenia na ten cel w ramach Programu są zasadniczo niewystarczające na osiągnięcie większej wartości wskaźnika udziału OZE w krajowej podaży energii elektrycznej.

Jednakże realizując powyższy postulat w diagnozie energetycznej programu operacyjnego dodano fragment dotyczący zobowiązań indykatywnych w zakresie OZE w roku 2020.

9. problem/dylemat:

W diagnozie brak jakiegokolwiek nawiązania do Strategii Zrównoważonego Rozwoju UE przyjętej w Göteborgu w 2001 roku.

Zgodnie z rekomendacją część diagnostyczna programu oraz rozdział dotyczący strategii zostały uzupełnione o zapisy odnoszące się do Strategii przyjętej w Göteborgu. Natomiast ocena zgodności celów programu z ww. strategią została przeprowadzona w ramach dokumentu

Prognoza Oddziaływania na Środowisko PO Infrastruktura i Środowisko. Ocena ta wskazała, iż wiele z celów określonych w Strategii Göteborgskiej będzie realizowanych poprzez działania w ramach PO Infrastruktura i Środowisko. Ocena ta nie wykazała rozbieżności między Strategią, a proponowanymi w Programie działaniami.

Poza tym wiele zapisów Programu *de facto* służyć będzie realizacji postulatów i celów Strategii.

Poniżej krótka analiza stopnia uwzględniania celów Strategii Göteborgskiej przywołanych w Stanowisku:

- **ograniczenie zmian klimatycznych i wzrost znaczenia „zielonej” energii**

Zagadnienie to zostało uwzględnione w Programie;

- **wzrost bezpieczeństwa zdrowotnego**

Zagadnienie to w ujęciu zaprezentowanym w Strategii Göteborgskiej nie może należeć do głównych celów Programu, gdyż wykracza poza założone ramy obszaru wsparcia. Pewne zadania w tym zakresie są w Programie planowane, jednak nie w kontekście, jaki określa tu Strategia Göteborgska⁶.

- **usprawnienie systemu transportowego i gospodarowanie przestrzenią**

⇒ *Doprowadzenie do rozłączenia między potrzebami transportowymi a rozwojem gospodarczym, w celu redukcji zatłoczenia i innych kosztów zewnętrznych*

⇒ *Doprowadzenie do przeniesienia części transportu z dróg na kolej, drogi wodne oraz wzrostu znaczenia transportu publicznego oraz powiązanych z nim elementów infrastruktury komunikacji pieszej i rowerowej.*

Program zakłada usprawnienie i zwiększenie efektywności oraz bezpieczeństwa systemu transportowego. Program zakłada także wsparcie dla systemów transportu publicznego i kolejowego ukierunkowane na wzrost ich znaczenia. Poza tym w ramach projektów realizowanych w PO IiŚ będą również w zakresie *elementów infrastruktury komunikacji pieszej i rowerowej*, przy czym jest oczywiste, że mniejsze inwestycje (np. samodzielne projekty budowy ścieżek rowerowych) będą wspierane przez programy regionalne.

Warto zwrócić uwagę na nie do końca uprawnione połączenie kwestii *rozłączenia i redukcji zatłoczenia i kosztów zewnętrznych*. Efekty takie miałyby miejsce zasadniczo tylko w przypadku zauważalnego spadku przewozów towarowych i osobowych, mimo równoczesnego wzrostu gospodarczego. Jednak w Polsce należy raczej oczekiwać dalszego wzrostu potrzeb w tym zakresie i zasadniczo wystarczające dla wypełniania postulatów Strategii Göteborgskiej będzie, jeżeli tempo tego wzrostu będzie istotnie wolniejsze niż tempo wzrostu PKB.

Należy również wskazać, że *Stanowisko* z jednej strony kwestionuje zasadność wydatków w sferze hydrotechnicznej, a jednocześnie postuluje rozwój transportu wodnego.

⁶ W Strategii Göteborgskiej za szczególnie ważne uznaje się produkowanie bezpiecznej żywności, znacznie skuteczniejszą i pełniejszą kontrolę nad chemikaliami oraz zmniejszenie zagrożenia ze strony chorób zakaźnych i pozostałości po antybiotykach. Szczególnie istotnym jest, by nastąpiła zmiana polityki rolnej — odchodzenie od wspierania produkcji w zależności od jej ilości, na rzecz rozwiązań promujących podejście jakościowe, uwzględniające też ochronę jakości środowiska, w którym te produkty powstają.

Gospodarowanie przestrzenią nie jest oczywiście przedmiotem Programu, można co najwyżej mówić o konieczności oszczędnego jej wykorzystywania na cele Programu.

- *Ponadto, zgodnie z tą Strategią, zamierza się promować działania służące bardziej zrównoważonemu rozwojowi regionalnemu oraz wyrównywaniu szans między wsią a miastem. Widzi się potrzebę promowania tele-pracy. Strategia zakłada wprowadzenie europejskiego systemu obserwacji zmian w zagospodarowaniu przestrzennym w celu rozpoznania regionalnego wpływu polityk UE oraz dokonywanie ocen zgodności różnych polityk mających reperkusje przestrzenne. Zaleca wypracowanie rekomendacji dla zintegrowanego rozwoju obszarów wiejskich oraz terenów cennych przyrodniczo.*

Powyższe postulaty Strategii Göteborgskiej są przedmiotem innych polityk, programów i planów, a nie Programu ukierunkowanego na rozwój infrastruktury technicznej. Wzmocnienie systemu obszarów przyrodniczo cennych jest natomiast w Programie uwzględnione.

- ***Gospodarowanie zasobami naturalnym w sposób odpowiedzialny***

Wg UE odpowiedzialność ta ma polegać na: rozłączości pomiędzy wzrostem gospodarczym, a zużyciem zasobów i wytwarzanymi odpadami oraz wzroście ochrony cennych ekosystemów, tak aby zmniejszyć o połowę tempo utraty bioróżnorodności, a także na dostosowaniu połowów ryb do możliwości ekosystemów morskich.

Zagadnienie to zostało uwzględnione w Programie częściowo w odniesieniu do objętego Programem obszaru wsparcia. Warto jednak zwrócić uwagę na pewną nieadekwatność sytuacji Polski w odniesieniu do postulatów *decouplingu*, które kierowane są raczej do krajów o znacznie wyższym poziomie konsumpcji.

Dobrym przykładem jest tu kwestia zapotrzebowania na energię. Polska ma najniższe wskaźniki zużycia energii *per capita* w UE-25. Jednocześnie za duży sukces należy uznać utrzymywanie w okresie ostatnich 10 lat poziomu zużycia energii na prawie niezmiennym poziomie, przy istotnym wzroście PKB i produkcji oraz poziomu życia. Trudno jest również oczekiwać zasadniczego spadku zapotrzebowania na energię, przy założeniu, że średnioroczne tempo rozwoju kraju będzie wynosić w nadchodzących latach 4,5-5%. Jeżeli działania dotyczące efektywności produkcji i przesyłu energii zostaną zrealizowane to cel Strategii Göteborgskiej w tej dziedzinie można będzie uznać za wykonany.

Należy wskazać, że większość postulatów *Stanowiska* w tym punkcie wymagałyby raczej zapisów Strategii Rozwoju Kraju i innych związanych z nią dokumentów, a nie samego Programu Operacyjnego za pomocą którego nie można rozwiązać wszystkich problemów kraju (np. zagadnień połowów ryb, czy tempa spadku bioróżnorodności, jakkolwiek to tempo miałyby być mierzone).

10. problem/dylemat:

Rozdział „Strategia rozwoju — synteza” pełen jest stwierdzeń nie popartych żadną argumentacją. Pozostaje wrażenie pustostwa.

Poniżej przedstawiono stanowisko do poszczególnych zagadnień:

1. Pierwsza część celu głównego: ***Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury*** jest postulowanym celem, który ma być realizowany, ***przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia,***

zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej, co ma być warunkiem koniecznym do osiągnięcia celu rozwojowego, a nie jest celem samym w sobie.

- 2. Działania w zakresie infrastruktury ochrony środowiska przyniosą na pewno jego poprawę, natomiast działania prowadzące do szerokiego rozwoju drogowej infrastruktury transportowej przyczynią się do wzrostu emisji zanieczyszczeń powietrza, dalszego wzrostu fragmentacji krajobrazu oraz wzrostu liczby osób narażonych na hałas transportowy. Będą one prowadzić do pogorszenia stanu środowiska i będą sprzeczne z głównym celem Programu.*

Trudno uznać za uzasadniony zarzut, iż modernizacja i budowa dróg stanowiących 0,5% całości systemu transportowego spowoduje radykalne zwiększenie ruchu drogowego, a biorąc pod uwagę efekty związane z wyprowadzeniem ruchu tranzytowego z niektórych miast nastąpi raczej spadek, a nie wzrost liczby mieszkańców narażonych na tego typu uciążliwości.

- 3. Podobnie wygląda sytuacja w zakresie budownictwa hydrotechnicznego.*

W Prognozie wskazano na sprzeczność celu, w którym zakłada się jednocześnie rozwój zabudowy hydrotechnicznej i wspieranie renaturyzacji rzek. Dlatego też zapisy programu w zakresie III osi priorytetowej zostały uzupełnione o informację, że wszędzie tam gdzie ma to uzasadnienie, środki finansowe będą kierowane na odtwarzanie, modernizowanie zabudowy hydrotechnicznej, zwłaszcza w przypadku jej wielofunkcyjności.

Jednocześnie wspierane, a nawet preferowane będą projekty dotyczące renaturyzacji, przywracające funkcjonalność przyrodniczą, hamujące odpływ wody/zwiększające naturalną retencję i zwiększające bezpieczeństwo podwoziowe, zwłaszcza tam gdzie nie ma to wpływu na pogorszenie żeglowności rzek.

- "Zgodnie z ustaleniami Rady Europejskiej w Göteborgu ważnym elementem programu są działania wpływające w korzystny sposób na środowisko." Część działań jest z tymi ustaleniami niezgodna, zwłaszcza w kwestii transportu i ochrony bioróżnorodności.*

Pewien konflikt pomiędzy rozwojem systemu transportowego, a ochroną przyrody jest nieunikniony, kwestią do oceny pozostaje jego skala i skuteczność działań ograniczających negatywne skutki. Jak to wskazano w Prognozie Oddziaływania na Środowisko, konflikty te nie powinny zasadniczo wpływać na funkcjonalność istniejącego systemu ochrony przyrody, natomiast ich wpływ na bioróżnorodność w skali kraju wydaje się pomijalny.

„W sektorze środowiska priorytety są spójne z Szóstym Programem Działań na rzecz Środowiska. W tym kontekście wspierane są również obszary związane ze zrównoważonym rozwojem, które przynoszą korzyści środowiskowe.” O ile częściowo można by się zgodzić z pierwszym zdaniem, to drugie jest kompletnie niezrozumiałe, nie wiadomo bowiem, o jakie obszary związane ze zrównoważonym rozwojem chodzi

Zapis został skorygowany zgodnie z rekomendacją Autorów Stanowiska.

- „Inwestycje przyczyniające się pośrednio oraz bezpośrednio do ochrony środowiska stanowią 55% całego wsparcia Funduszu.” Nawet bardzo ogólne wyliczenia dostępności środków, bez wglądu w ich szczegółowy podział, wskazują, że rzeczony inwestycje stanowią poniżej 49% wsparcia Funduszu.

Podział środków w ramach poszczególnych osi priorytetowych został zweryfikowany. Niemniej jednak należy zwrócić uwagę na fakt, iż zgodnie z *Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1084/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym Fundusz Spójności i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 1164/94 art. 2 ust. 1 lit. b (za art. 2 ust. 1 Pomoc z funduszu jest udzielana na działania w następujących dziedzinach, z zapewnieniem właściwej równowagi i zgodnie z potrzebami inwestycyjnymi oraz infrastrukturalnymi właściwymi dla każdego państwa członkowskiego otrzymującego pomoc):* “środowiska w ramach priorytetów wspólnotowej polityki ochrony środowiska zgodnie z polityką i programem działania w zakresie środowiska naturalnego. W tym kontekście Fundusz może także udzielać wsparcia w dziedzinach związanych ze zrównoważonym rozwojem, które przedstawiają wyraźne korzyści w wymiarze środowiskowym, czyli efektywności energetycznej i energii odnawialnej, a w sektorze transportowym, poza sieciami transeuropejskimi, kolei, transportu rzeczno i morskiego intermodalnych, systemów transportowych i ich interoperacyjności, zarządzania ruchem drogowym, morskim i lotniczym, ekologicznego transportu miejskiego i transportu publicznego.”

W związku z powyższym, po dokonaniu wyliczeń zgodnie z w/w metodologią inwestycje przyczyniające się pośrednio oraz bezpośrednio do ochrony środowiska stanowią **60%** całego wsparcia Funduszu Spójności.

- „Budowa infrastruktury zapewniającej, że rozwój gospodarczy Polski będzie dokonywał się przy równoczesnym zachowaniu i poprawie stanu środowiska naturalnego.” Cytowany cel szczegółowy jest częściowo nieprawdziwy, np. w części dotyczącej infrastruktury drogowej, co zostało omówione powyżej.

Cytowany cel szczegółowy Programu można czytać dwojako. Odpowiedź w powyższej kwestii znajduje się powyżej.

- „Zwiększenie dostępności głównych ośrodków gospodarczych w Polsce poprzez powiązanie ich siecią autostrad i dróg ekspresowych oraz alternatywnych wobec transportu drogowego środków transportu.” Przytoczony cel jest wewnętrznie sprzeczny, gdyż nakierowany jest zarówno na rozwój transportu drogowego, jak i na rozwiązania wobec niego alternatywne. Czy nie lepiej finansować przede wszystkim rozwiązania alternatywne, tak aby zasadniczo ograniczyć potrzebę budowy infrastruktury drogowej? Czy w jednym korytarzu transportowym ma ze sobą konkurować magistrala kolejowa i autostrada, podczas gdy w kosztach ich użytkowania nie uwzględnia się kosztów zewnętrznych? Czy nie jest to rozrzutność? -

Program nie zakłada rozwoju infrastruktury kolejowej inaczej niż poprzez modernizację istniejących linii. Tak więc w najważniejszych korytarzach transportowych zwiększona zostanie konkurencyjność i efektywność transportu kolejowego na już istniejących połączeniach, a równocześnie powstaną nowe połączenia autostradowe. Kwestia kosztów zewnętrznych użytkowania autostrad nie jest przedmiotem Programu i nie może zostać uregulowana w jego ramach. Nie ulega wątpliwości, że odpowiednia polityka taryfowa (opłaty za przejazd autostradami) może tu stymulować zwiększone zainteresowanie przewozami kolejowymi,

jakkolwiek przesada w tym zakresie może doprowadzić zasadniczo do spadku zainteresowania autostradami, przy wzroście obciążenia innych bezpłatnych dróg publicznych.

Wobec zauważalnej w ostatniej dekadzie zapaści ekonomicznej kolei oraz niemożności subsydiowania w długim okresie czasu przewozów kolejowych, należałoby poszukiwać wzrostu konkurencyjności systemu poprzez rozszerzenie zakresu usług przy jednoczesnym obniżaniu ich kosztów. Środki, przewidziane na modernizację sieci kolejowej, jak również na tworzenie/rozwój systemów intermodalnych, sprzyjać będą takiemu wzrostowi konkurencyjności.

Nie można się jednak oprzeć wrażeniu, że analizowany punkt *Stanowiska* wyraża poglądy dość radykalne. Nie wydaje się bowiem możliwe zadekretowanie – w warunkach gospodarki wolnorynkowej i demokratycznego społeczeństwa – zakazu ruchu samochodów na terenie kraju. Dlatego też w głównych korytarzach transportowych powinny występować wszystkie dostępne rodzaje transportu, umożliwiające swobodny wybór przewoźnika.

Jednocześnie zastosowanie instrumentów ekonomicznych (np. wprowadzenie dodatkowych opłat produktowych za paliwa) stymulujących wzrost zainteresowania innymi środkami transportu, nie może być w Polsce realizowane bez uwzględniania czynników zewnętrznych (np. cen na paliwa w krajach sąsiednich). Ewentualną polityką podatkową można stymulować działania, ale polityka ta powinna być zharmonizowana z polityką podatkową, co najmniej w skali gospodarki unijnej.

4. *Należy w sposób uczciwy przedstawić sytuację, tzn. wskazać, że w wyniku jednych działań nastąpi poprawa stanu środowiska, a w wyniku innych — jego pogorszenie. Nie wystarczy ogólnikowo powołać się na zrównoważony rozwój. Należy urealnić i skonkretyzować cel główny, cele strategiczne i pozostałe zapisy.*

Treść programu odnosząca się do strategii została poprawiona w zakresie odnoszącym się do zrównoważonego rozwoju.

PRIORYTET I: GOSPODARKA WODNO-ŚCIEKOWA

11. problem/dylemat:

Priorytet pomija cele środowiskowe, koncentrując się jedynie na budowie infrastruktury komunalnej.

Zgodnie ze stanowiskiem organizacji pozarządowych budowa infrastruktury komunalnej również jest ważna z punktu widzenia celów środowiskowych, w tym zobowiązań akcesyjnych. Z uwagi na kwestie metodologii przygotowania programu operacyjnego pozostałe obszary środowiska zostały objęte w innych osiach priorytetowych.

Nie jest możliwe wyłączenie typu projektu polegającego na przygotowaniu dokumentacji niezbędnej do wnioskowania o wsparcie z Funduszu Spójności do osi priorytetowej Pomoc Techniczna, gdyż jest ukierunkowana wyłącznie na wsparcie wzmocnienia instytucjonalnego podmiotów zaangażowanych w system realizacji PO Infrastruktura i Środowisko. Poza tym w ramach nowej wersji programu umieszczony został rozdział dotyczący komplementarności z działaniami współfinansowanymi z Europejskiego Funduszu Rolnego Rozwoju Obszarów Wiejskich i Europejskiego Funduszu Rybackiego. Ze względu na wymogi formalne programu rozdział dotyczący demarkacji pomiędzy 16 RPO, a programem zostanie załączony do dokumentu uszczegółwiającego program.

12. problem/dylemat:

Brak nacisku na unikanie inwestycji na obszarach z zabudową rozproszoną na rzecz koncentracji i doinwestowania obszarów już urbanizowanych.

Biorąc pod uwagę zapisy programu większość inwestycji realizowanych w ramach jego środków będzie zlokalizowana na obszarach już zurbanizowanych, a w przypadku dróg w dużym stopniu będą realizowane na istniejących już trasach.

Odnośnie kwestii związanych z uzbrojeniem terenów (w np. instalacje wodno-kanalizacyjną) zostało to rozwiązane za pomocą zdefiniowania obszarów wymagających podjęcia działań celem wyposażenia ich w systemy oczyszczania ścieków komunalnych, regulowanym poprzez rozporządzenia wojewodów wyznaczające poszczególne aglomeracje. Wojewoda, wyznaczając daną aglomerację zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 22 grudnia 2004 r. (Dz. U. Nr 283 poz. 2841) w sprawie sposobu wyznaczania obszarów i granic aglomeracji, potwierdza zasadność ekonomiczną, techniczną oraz środowiskową budowy sieci kanalizacji sanitarnej. Należy również zaznaczyć, iż przed przyznaniem wsparcia finansowego, poszczególne inwestycje są indywidualnie analizowane pod tym względem. Tym samym inwestycja na dotychczas nie zurbanizowanym terenie nie będzie w praktyce wykonalna finansowo.

13. problem/dylemat:

Brak wskaźników dotyczących efektywności.

Działania inwestycyjne w zakresie gospodarki ściekowej realizowane będą zgodnie z zapisami Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych. Uzyskanie bardzo szczegółowych danych dotyczących efektów końcowych możliwe będzie w przyszłości, po ukończeniu procesu wdrażania monitoringu oraz opracowaniu danych sprawozdawczych dla Komisji Europejskiej. Dodatkowo w ramach *Prognozy oddziaływania na środowisko* PO Infrastruktura i Środowisko Wykonawca przedstawił propozycję wskaźników odnoszących się do monitorowania wpływu realizacji programu na stan środowiska. Zaproponowane przez Autorów *Stanowiska* wskaźniki bądź nie są przedmiotem oficjalnej statystyki (*redukcja zużycia wody, zmniejszenie ubytków wody w kanalizacji*) lub też (wskaźniki dotyczące *redukcji BZT, azotanów*) winny być uwzględnione w dokumentach takich jak np. Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych.

PRIORYTET II: GOSPODARKA ODPADAMI I OCHRONA POWIERZCHNI ZIEMI

14. problem/dylemat:

Podstawą priorytetu odnoszącego się do gospodarki odpadami komunalnymi powinno być odniesienie się do hierarchii postępowania z odpadami.

W opinii Ministerstwa Środowiska uwaga jest nie zasadna. Zgodnie z zapisami osi priorytetowej II – *Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi*, celem jest przede wszystkim wsparcie działań w zakresie zapobiegania oraz ograniczania wytwarzania odpadów komunalnych, wdrażania technologii odzysku, w tym recyklingu, wdrażania technologii ostatecznego unieszkodliwiania odpadów komunalnych, a także likwidacji zagrożeń wynikających ze składowania odpadów. Wszystkie zgłaszane projekty będą podlegały indywidualnej ocenie pod kątem wypełniania wymogów określonych w programie operacyjnym oraz dokumentach uzupełniających. W opinii Ministerstwa Środowiska nie istnieje zagrożenie wspierania nadmiernej ilości projektów dotyczących spalarni odpadów.

15. problem/dylemat:

Brak precyzji w określeniu, czym jest rekultywacja na cele przyrodnicze.

Kwestia ta została częściowo uwzględniona w nowej wersji programu, gdzie rozszerzono możliwość realizacji inwestycji w zakresie rekultywacji nie tylko o cele przyrodnicze. Realizowane projekty powinny zapewnić wzmocnienie i pełnienie funkcji społecznych zrehabilitowanego terenu, m.in. udostępnienie w sposób nieograniczony i utrzymanie (lub poprawę) jego ekologicznych funkcji bądź utrzymanie (lub przywrócenie) bioróżnorodności lub tradycyjnego krajobrazu. Szczegółowe sprecyzowanie tego dylematu zostanie opracowane w uszczegółowieniu programu.

16. problem/dylemat:

Nieprecyzyjnie określone cele i zakres rekultywacji na cele przyrodnicze polegającej na zalesianiu.

Oś priorytetowa II przyjmuje za cel m.in. rekultywację terenów zdegradowanych i składowisk na cele przyrodnicze.

Projekt PO Infrastruktura i Środowisko nie precyzuje szczegółowych działań w ramach rekultywacji na cele przyrodnicze terenów zdegradowanych polegających na zalesianiu, ponieważ każdy zgłoszony projekt podlegać będzie indywidualnej analizie i ocenie również pod kątem potrzeb przyrodniczych i wymogów ochronnych.

Uszczegółowienie PO Infrastruktura i Środowisko wskazywać będzie jako jeden z projektów „przygotowanie dokumentacji niezbędnej do wnioskowania i realizacji przedsięwzięcia”. Nie ma zatem potrzeby wprowadzania dodatkowego zapisu o wsparciu działań z zakresu sporządzania szczegółowych inwentaryzacji siedlisk i gatunków, planów ochrony i planów działań dla obszarów zdegradowanych. Konieczność wykonania właściwych ekspertyz, planów działań etc. określa specyfika zgłaszanego projektu.

PRIORYTET III: BEZPIECZEŃSTWO EKOLOGICZNE

17. problem/dylemat:

Niespójność nazwy priorytetu z proponowanymi w jego ramach celami i działaniami.

Biorąc pod uwagę, że II Polityka Ekologiczna Państwa jest obowiązującym aktualnie dokumentem i wynikająca z niej definicja **bezpieczeństwa ekologicznego** jest szersza niżby to wynikało z zapisów Programu, zasadne jest zmiana nazwy III osi priorytetowej zgodnie z zakresem działań w nim zawartych. W związku z powyższym i w/w uwagą zmianie uległa nazwa III osi priorytetowej na „Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska”.

Postulowane w Stanowisku odwoływanie się do Ramowej Dyrektywy Wodnej jest w tym punkcie niekonieczne, gdyż zgodnie z definicją bezpieczeństwa ekologicznego znajdującą się w II Polityce Ekologicznej Państwa, obejmuje ona wszelkie komponenty środowiska, a nie tylko oddziaływanie na ekosystemy wodne.

18. problem/dylemat:

Mit o deficycie wody w Polsce nie może być uzasadnieniem dla budowy zbiorników.

W części diagnostycznej Programu do oszacowania zasobów wody zastosowano przedstawiony w opracowaniu Organizacji Ekologicznych sposób wyliczenia średnich rocznych zasobów wodnych kraju, uwzględniający zarówno opad, jak i dopływy na terytorium kraju pomniejszone o parowanie. Taki sposób wyliczenia istotnie preferuje małe kraje, a wskaźnik presji na zasoby wodne w Polsce należy rzeczywiście do najniższych w Europie.

Nie zmienia to jednak faktu, że w niektórych rejonach kraju występują już od dziesięcioleci stałe deficyty wody potrzebnej na cele gospodarcze i zaopatrzenie ludności, obniżył się generalnie poziom wód gruntowych, znaczna część kraju podlega zjawiskom stepowienia (Podlaskie, Wielkopolska, Kujawy, Lubelskie), nasilają się zjawiska suszy, w tym rośnie ryzyko pożarowe w lasach, zanikają obszary wodno-błotne, w tym także na skutek błędnych koncepcji melioracji realizowanych w przeszłości, za to w okresie wiosennym i w okresach nawalnych deszczy obserwowane są coraz groźniejsze zjawiska powodziowe (nienotowane w historii obserwacji hydrologicznych fale kulminacyjne), stanowiące pośredni efekt przyśpieszenia odpływu wody. Wszystko to nakazuje traktować jako priorytetową kwestię wyrównywania i spowalniania odpływu wody z terenu kraju. Największe efekty w tym zakresie można osiągnąć poprzez prawidłowe gospodarowanie wodą w systemach melioracyjnych, z których większość wymaga odnowienia i modernizacji ukierunkowanej na zwiększenie funkcji retencyjnych, poprzez odbudowę zdewastowanych lub budowę nowych obiektów małej retencji oraz zwiększanie naturalnej retencji w dolinach rzecznych i na obszarach podmokłych. W tym kontekście należy oceniać potrzebę budowy systemu wielozadaniowych zbiorników retencyjnych w górnych odcinkach ważniejszych rzek w Polsce. Istotna jest także kwestia zaopatrzenia w wodę rozwijających się obszarów metropolitalnych, gdzie rozwiązanie deficytów wody może wymagać budowy zbiorników retencyjnych.

Zgadając się z uzasadnieniem *Stanowiska*, nie można jednak zgodzić się z tezą, iż Program preferuje projekty hydrotechniczne, w tym zbiorniki retencyjne biorąc pod uwagę, iż na ten cel przeznaczonych będzie około 2% całkowitych wydatków Programu w okresie 7 lat.

19. problem/dylemat:

Konieczna jest zmiana podejścia do ochrony przeciwpowodziowej.

Zobacz wyjaśnienie w punkcie 3 i 9.

20. problem/dylemat:

Finansowanie utrzymania rzek oraz budowy i modernizacji wałów przeciwpowodziowych to niebezpieczeństwo ogromnych zniszczeń przyrody w dolinach rzek i potoków.

Zobacz wyjaśnienie w punkcie 3 i 9.

21. problem/dylemat:

Potrzeba poszerzenia zakresu możliwych do finansowania działań na rzecz retencji wody.

Zobacz wyjaśnienie w punkcie 3 i 9.

22. problem/dylemat:

Potrzeba działań informacyjno–edukacyjnych kierowanych do społeczeństwa związanych z zagrożeniami naturalnymi i poważnymi awariami.

Projekty związane z działaniami informacyjno-edukacyjnymi mogą być realizowane w ramach Osi Priorytetowej V *Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych* W przypadku osi priorytetowej III współfinansowanej z Funduszu Spójności nie ma możliwości finansowania działań „miękkich” na zasadzie finansowania krzyżowego (*cross-financing*) – art. 34 ust. 2 Rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999.

23. problem/dylemat:

Potrzeba mocniejszego związania działania 3.3 „Monitoring środowiska” z procesem wypełniania zobowiązań dostosowawczych do wymogów UE

Zarówno monitoring jak i kontrola środowiska realizowane są zgodnie z obowiązującymi w chwili obecnej wymogami i przepisami UE. Problemem jest zbyt długi czas oczekiwania przez administrację różnego szczebla na dane o stanie środowiska i ich ocenę niezbędne do zarządzania środowiskiem, od momentu wykonania pomiaru. W związku z powyższym wspierane będą projekty mające na celu usprawnienie monitoringu stanu środowiska oraz procesów decyzyjnych w ochronie środowiska.

PRIORYTET IV: PRZEDSIĘWZIĘCIA DOSTOSOWUJĄCE PRZEDSIĘBIORSTWA DO WYMOGÓW OCHRONY ŚRODOWISKA

24. problem/dylemat:

W opisie priorytetu IV brakuje stwierdzenia odnoszącego się do podniesienia konkurencyjności przedsiębiorstw w wyniku realizacji przypisanych do niego zadań.

Zdaniem Ministerstwa Środowiska kwestia powiązania systemów zarządzania środowiskowego z konkurencyjnością przedsięwzięć została w dostatecznym stopniu uwzględniona. Systemy zarządzania środowiskowego z natury rzeczy oddziałują pozytywnie na wzrost konkurencyjności przedsiębiorstwa i są świadectwem jego proekologicznego podejścia.

25. problem/dylemat:

Lista potencjalnych beneficjentów w Działaniu 4.1 „Wsparcie systemów zarządzania środowiskowego” jest niewystarczająca.

Działania popularyzacyjne, informacyjne i promocyjne mają bardzo istotne znaczenie dla rozwoju systemów zarządzania środowiskowego. Organizacja musi samodzielnie z pełną świadomością podjąć decyzję o przystąpieniu do wdrożenia systemu zarządzania środowiskowego i jego certyfikacji. Propozycja rozszerzenia listy beneficjentów o organizacje pozarządowe i stowarzyszenia biznesowe nie znajduje uzasadnienia, z uwagi na efektywność działań i wykorzystywanych środków. Największy efekt prośrodowiskowy osiągnięty zostanie, gdy działania będą kierowane do sektora produkcyjno-usługowego.

26. problem/dylemat:

Związki MŚP z dużymi zakładami należałoby wykorzystać do promowania nowoczesnych form zarządzania środowiskowego.

Zdaniem Ministerstwa Środowiska wspólne traktowanie dużych zakładów z organizacjami kooperantami z nimi współpracującymi spowodowałoby znaczne utrudnienie w realizacji projektów, z uwagi na konieczność świadomego podejścia kooperantów do wdrożenia systemów

zarządzania środowiskowego, ponadto w ramach innych działań realizowane są odrębne programy skierowane do sektora MŚP.

PRIORYTET V: OCHRONA PRZYRODY I KSZTAŁTOWANIE POSTAW EKOLOGICZNYCH

Uwaga: Jak wspomniano w ogólnej opinii o programie operacyjnym na wstępie *Stanowiska* zapisy Priorytetu V były wypracowane „(...) z szerokim udziałem organizacji pozarządowych (jeszcze na etapie konsultowania SPO „Środowisko”)”⁷ wobec tego faktu niezrozumiałe są niektóre propozycje.

27. problem/dylemat:

Kształtowanie postaw ekologicznych powinno być osobnym priorytetem.

Zgodnie z Art. 34 ust. 2 Rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności maksymalnie 10% osi priorytetowej programu operacyjnego może być przeznaczona na finansowanie działań objętych zakresem pomocy innego funduszu. Projekty dotyczące działań edukacyjno-informacyjnych objęte są zakresem pomocy z Europejskiego Funduszu Społecznego, podczas gdy pozostałe działania w ramach osi priorytetowej V są finansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Nie jest natomiast możliwe (zgodnie z zasadą jednofunduszowości programów) wyodrębnienie osobnej osi priorytetowej w ramach PO Infrastruktura i Środowisko finansowanej wyłącznie ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego.

28. problem/dylemat:

Konieczne jest wyraźne wskazanie priorytetów w ramach Priorytetu V — środki z tego priorytetu powinny w większym stopniu wspierać wdrażanie Natury 2000 w Polsce.

Ministerstwo Środowiska rozważy na etapie przygotowania uszczegółowienia programu możliwość wprowadzenia kryteriów oceny merytorycznej projektów kładących nacisk na wspieranie projektów służących wdrażaniu sieci Natura 2000.

29. problem/dylemat:

Nazwa działania 5.1 „Wspieranie kompleksowych projektów z zakresu ochrony siedlisk przyrodniczych (ekosystemów) na obszarach chronionych oraz zachowanie różnorodności gatunkowej” powinna zostać rozszerzona.

W opinii Ministerstwa Środowiska nazwa oraz opis działania 5.1 w obecnym brzmieniu nie wyklucza możliwości wspierania projektów dotyczących restytucji siedlisk lub gatunków na terenach, które tego wymagają.

30. problem/dylemat:

Brak precyzyjnego wskazania komplementarności działań priorytetu V z działaniami w innych programach i demarkacji pomiędzy tymi różnymi programami.

W ramach nowej wersji programu umieszczony został rozdział dotyczący komplementarności z działaniami współfinansowanymi z Europejskiego Funduszu Rolnego Rozwoju Obszarów

⁷ *Jakie środowisko dla środowiska?. Stanowisko organizacji ekologicznych w sprawie Projektu Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, Kraków-Warszawa 2006, s. 7.*

Wiejskich i Europejskiego Funduszu Rybackiego (oraz LIFE +). Ze względu na wymogi formalne programu rozdział dotyczący demarkacji pomiędzy 16 RPO, a programem zostanie załączony do dokumentu uszczegółwiającego program.

31. problem/dylemat:

Nawet rezerwaty przyrody powinny być uwzględnione jako tereny realizacji wybranych projektów w ramach działania 5.1 „Wspieranie kompleksowych projektów z zakresu ochrony siedlisk przyrodniczych (ekosystemów) na obszarach chronionych oraz zachowanie różnorodności gatunkowej”.

Zapisy działania 5.1 *Wspieranie kompleksowych projektów z zakresu ochrony siedlisk przyrodniczych (ekosystemów) na obszarach chroniących oraz zachowanie różnorodności gatunkowej* nie wykluczają realizacji projektów na terenach rezerwatów przyrody.

32. problem/dylemat:

Jakie będą podstawy budowy przejść dla zwierząt?

W ramach działania 5.2 w punkcie dotyczącym rodzajów projektów wyraźnie zaznaczono, iż wspierana będzie budowa przejść dla zwierząt nad i pod istniejącymi drogami i liniami kolejowymi. W przypadku nowych inwestycji przejścia takie będą wynikały z odpowiednich wskazań raportu z oceny oddziaływania na środowisko oraz decyzji administracyjnej określającej niezbędne działania kompensacyjne oraz mitygacyjne, które będą musiały być podjęte przez inwestora.

Kwestia demarkacji z PROW została uwzględniona tak jak w punkcie 30.

33. problem/dylemat:

Wspieranie przebudowy drzewostanów — tak, ale bez pozwolenia na nadmierny wyrąb drzew.

Przebudowa drzewostanów jako działanie realizujące zakładany cel wspieranych projektów, przywracania właściwego stanu siedlisk przyrodniczych (...), nie wpływa na „zwiększenie wyrębu”. Dostosowanie składu gatunkowego oraz struktury drzewostanu do typu siedliska na danym terenie łączy się z zastosowaniem rębni złożonych, których istotą jest wprowadzanie właściwych gatunków drzew dla siedliska, również pod kątem ich naturalnego zasięgu geograficznego, we właściwej formie zmieszania oraz przy zachowaniu właściwej struktury wiekowej w okresie kilkudziesięciu lat. Usuwanie drzew w trakcie prowadzenia przebudowy drzewostanu ma na celu jedynie umożliwienie wprowadzenia właściwych gatunków – renaturalizacji i restytucji docelowych zespołów roślinnych.

Komentarz do w/w problemu/dylematu zawiera zdanie: „*Przykłady takie znane są niestety nawet z parków narodowych*”.

Prowadzona w niektórych parkach narodowych przebudowa drzewostanów wynika z faktu, że na ich terenie niewielki procent powierzchni zajmują zbiorowiska roślinne naturalne i zbliżone do naturalnych (przykładowo: Park Narodowy „Bory Tucholskie, Drawieński Park Narodowy, Wielkopolski Park Narodowy). Przeważają natomiast leśne zbiorowiska zniekształcone, w tym zdegradowane. Spośród wyróżnianych form degeneracji, najistotniejsza/najliczniejsza jest tak zwana „pinetyzacja”, dotycząca obszarowo większości zbiorowisk zniekształconych, a prowadzona w okresie przed powołaniem parku narodowego.

Realizowana przebudowa drzewostanów, w połączeniu z innymi zabiegami ochronnymi (uzgadnianymi z Radą Naukową Parku Narodowego i zatwierdzanymi do realizacji przez Ministra Środowiska), pozwoli na przeprowadzenie renaturalizacji i restytucji docelowych zespołów roślinnych, naukowo określonych dla poszczególnych parków narodowych. Umożliwi również zmianę struktury wiekowej i składu gatunkowego drzewostanów w celu sukcesywnego (na przestrzeni kilku dziesięcioleci) dostosowania ich do charakteru naukowo określonego siedliska i zespołu roślinnego oraz przywróci różnorodność genetyczną i biologiczną biocenozy leśnych.

W związku z powyższym, należy uznać, iż nie istnieje zagrożenie, iż nastąpi nadmierny wyrąb drzew.

34. problem/dylemat:

Błąd w opisie priorytetu V — obszary Natura 2000 są chronione również polskim prawem.

Uwaga uwzględniona w nowej wersji programu.

35. problem/dylemat:

Konieczne jest dodanie do listy przedsięwzięć zadań związanych z usuwaniem zbędnych budowli hydrotechnicznych.

Ministerstwo Środowiska rozważy uwzględnienie zgłoszonego postulatu w trakcie dalszych prac nad programem.

36. problem/dylemat:

Progi finansowe niektórych działań są za wysokie.

Celem PO Infrastruktura i Środowisko zarządzanego na poziomie krajowym, jest wspieranie dużych projektów, zwłaszcza o zasięgu ponadregionalnym. Mniejsze projekty, o niższych kosztach inwestycyjnych powinny być wspierane w ramach regionalnych programów operacyjnych. Zmiana linii demarkacyjnej wypracowanej pomiędzy RPO, PROW, a PO IiŚ jest bezzasadna.

37. problem/dylemat:

Nie dostrzeżono roli gospodarki turystycznej w kształtowaniu postaw ekologicznych.

Projekty z zakresu turystyki planowane są do realizacji w ramach regionalnych programów operacyjnych. W ramach PO Infrastruktura i Środowisko nie przewiduje się wsparcia projektów turystycznych o charakterystyce ponadregionalnej.

38. problem/dylemat

Brak wystarczających środków na realizację zadań zapisanych w priorytecie „Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych”.

W przypadku osi priorytetowej V *Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych* kwota jest wyższa od kwoty, o którą występowało pierwotnie Ministerstwo Środowiska. Zgodnie z SPO Środowisko, kwota ta, po zakończeniu konsultacji społecznych ww. programu, miała wynosić 76 mln euro.

PRIORYTETY VI-IX: INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA I TRANSPORT PRZYJAZNY ŚRODOWISKU

39. problem/dylemat:

Przyjęta koncepcja finansowania dużych rozwiązań infrastrukturalnych, zwłaszcza w transporcie drogowym, jest niezgodna ze zrównoważonym podejściem do rozwoju transportu. W ten sposób nie zostaną osiągnięte rezultaty przewidywane w priorytecie VII dotyczącym transportu przyjaznego środowisku (którego istnienie należy uznać za pozytywny element PO „IiŚ”), w postaci lepszego zrównoważenia systemu transportowego, zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu na środowisko i redukcji zatłoczenia. Owe pozytywne rezultaty zostaną bowiem z nawiązką zniweczone przez efekty negatywne, wywołane bardzo silnym wspieraniem finansowym nieuzasadnionej ekonomicznie, społecznie i ekologicznie dominacji transportu drogowego. Transport drogowy ma uzyskać ponad 1,5-krotnie większe wsparcie niż transport przyjazny środowisku, co jest tym bardziej niepokojące, że również w przypadku Regionalnych Programów Operacyjnych należy spodziewać się dominacji inwestycji służących transportowi drogowemu.

Zakłada się, iż realizacja Programu spowoduje zmniejszenie negatywnego oddziaływania sektora transportu na środowisko, w szczególności poprzez wyprowadzenie ruchu samochodowego poza centra miast (co znacznie ograniczy negatywne oddziaływanie na mieszkańców - hałasu i spalin w miastach) oraz zrównoważenie systemu poprzez wykorzystanie środków na modernizację kolei i rozwój transportu publicznego w miastach. Nowe ciągi drogowe (wybudowane lub zmodernizowane) zwiększą płynność ruchu, bezpieczeństwo na drogach, a więc przyczynią się do zneutralizowania aktualnego negatywnego oddziaływania istniejących ciągów komunikacyjnych, w szczególności na środowisko człowieka.

Odnosząc się do poszczególnych zapisów komentarza należy zaznaczyć, że:

- Program nie ma bezpośredniego wpływu na wielkość przewozu ładunków, ale raczej ma odpowiedzieć na prognozowany wzrost przewozu ładunków. Stymulowanie strumieni przewozu ludzi i towarów poprzez zmianę proporcji wydatkowanych środków, a szczególności poprzez rezygnację z modernizacji infrastruktury drogowej może być bardzo ryzykowne.
- Program nie ma wpływu na dematerializację i decentralizację produkcji, ponieważ nie jest wspiera rozwoju przemysłu i miejsc pracy w przemyśle i usługach. Program nie ma wpływu na rozwój łączności, bo nie jest to przedmiotem jego działania.
- Zapewnienie samowystarczalności regionów, nie jest przedmiotem Programu.
- Program wspiera pożądany kierunek rozwoju przestrzennego poprzez koncentrację ludności i działalności gospodarczej w miastach i korytarzach transportowych.
- Program nie zawiera instrumentów, które mogłyby wspierać realizację koncepcji wyrażonej słowami „...jakkolwiek szanse znacznego zatrzymania rozwoju masowej motoryzacji są niewielkie, należałoby uruchomić instrumenty hamujące tempo tego rozwoju i wpływające na rozwiązania technologiczne (źródła napędu, zużycie energii)...”.

Koncepcje zawarte w drugiej części tego postulatu „...organizacyjne (ochrona obszarów zabudowanych przed nadmiernym ruchem, poprawa wykorzystania)...” uwzględniono w Programie planując m.in. wsparcie dla działań zwiększających bezpieczeństwo ruchu, systemów sygnalizacji świetlnej, rozwoju transportu publicznego w miastach, prowadzenia kampanii społecznych itd.

Uwzględniono także do pewnego stopnia w Programie postulat w brzmieniu: „...*należy promować przyjazne środowisku rodzaje transportu — w szczególności utrzymać dotychczasowy, dość wysoki udział transportu publicznego; wymaga to odpowiedniego wsparcia ze strony państwa i samorządów...*” przy czym pamiętać należy, że najlepszym gwarantem trwałości tego typu rozwiązań systemowych jest ich optymalizacja i samowystarczalność ekonomiczna.

Program uwzględnia także: „...*inwestowanie w nową infrastrukturę prowadzone być powinno z ostrożnością; pierwszeństwo mieć powinna modernizacja i racjonalizacja wykorzystania istniejącej infrastruktury; dotyczy to zwłaszcza obszarów miast...*” o czym świadczą odpowiednie zapisy priorytetu VII i VIII.

- Wdrażanie „...*zasady strefowania (rola samochodu malejąca ze wzrostem gęstości zabudowy)*” nie jest zadaniem Programu, tylko zarządców miast. Również *...stosowanie instrumentów fiskalnych, przede wszystkim przez wprowadzenie zasady pokrywania pełnych kosztów transportu (wraz z kosztami zewnętrznymi)...* nie jest domeną Programu, jakkolwiek zasada pełnego pokrywania kosztów mogłoby być jednym z kryteriów oceny projektów.

40. problem/dylemat:

Nie do końca jest klarowne, czy proponowany program dotyczący inwestycji żeglugowych na Odrze będzie miał jedynie charakter odtworzeniowy, czy też będzie prowadził do wzrostu przepustowości tej drogi wodnej i w jakim stopniu zamierza się zachować istniejące walory przyrodnicze.

Głównym celem działania 7.5 jest modernizacja istniejącej zabudowy regulacyjnej na górnej Odrze oraz udrożnienie toru wodnego, co będzie służyło promocji najbardziej przyjaznej środowisku gałęzi transportu jaką jest transport wodny śródlądowy. Poparcie dla rozwoju tego typu transportu zostało również ujęte w Europejskiej Polityce Transportowej do 2010 roku oraz w opracowanym przez Komisję Europejską Programie Żeglugi Śródlądowej UE-NAIADES.

41. problem/dylemat:

Brak wsparcia dla działań na rzecz rozwoju transportu przyjaznego środowisku, nakierowanych na tworzenie zapotrzebowania na tego typu usługi transportowe.

Zapotrzebowanie na usługi transportowe przyjazne środowisku musi wynikać przede wszystkim z realizowanej przez państwo polityki. Powinno się ono wyrażać poprzez odpowiedni system taryfowy oraz wsparcie dla poszczególnych gałęzi transportu przyjaznych środowisku uzasadnione rzeczywistymi potrzebami oraz możliwościami absorpcji. Program w głównej mierze jest natomiast odpowiedzią na zapotrzebowanie osób korzystających z różnych środków transportu.

Odnosząc się do komentarza i propozycji zmiany należy podkreślić, iż ze względu na bardzo dużą liczbę projektów, jakie będą realizowane w ramach osi priorytetowej VII „*Transport przyjazny środowisku*” nie jest możliwe rozszerzenie listy beneficjentów o dodatkowe podmioty. Zbyt duża liczba projektów uniemożliwia efektywne zarządzanie całym Programem Operacyjnym.

42. problem/dylemat:

Nie jest wyjaśnione, czy w ramach inwestycji transportowych będą finansowane działania służące ochronie przyrody, związane z budową czy modernizacją dróg.

Propozycja ta została częściowo uwzględniona w programie. W osi priorytetowej V wyraźnie zapisano, iż środki będą przeznaczone na budowę przejść dla zwierząt i usprawnienia korytarzy ekologicznych pozostających w konflikcie z **istniejącą** infrastrukturą drogową. Zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” inwestor drogi natomiast powinien zapewnić odpowiednią drożność korytarzy ekologicznych w momencie wystąpienia takich konfliktów.

Działania o charakterze ekologicznym, takie jak ścieżki dla zwierząt, będą realizowane w ramach projektów inwestycyjnych, w zakresie niezbędnym dla utrzymania odpowiedniej troski o środowisko naturalne.

W przypadku nowych inwestycji przejścia takie będą wynikały z odpowiednich wskazań raportu z oceny oddziaływania na środowisko oraz decyzji administracyjnej określającej niezbędne działania kompensacyjne oraz mitygacyjne, które będą musiały być podjęte przez inwestora.

43. problem/dylemat:

W opisie działania 8.3 „Rozwój inteligentnych systemów transportowych” nie wymieniono możliwości finansowania systemu zarządzania przesyłkami intermodalnymi.

Obecne zapisy PO IiŚ pozwalają na finansowanie systemu zarządzania przesyłkami intermodalnymi w ramach działania 8.3 „Rozwój inteligentnych systemów transportowych”.

PRIORYTET X-XI: INFRASTRUKTURA I BEZPIECZEŃSTWO ENERGETYCZNE

44. problem/dylemat

W wykazie rodzajów projektów możliwych do realizacji w ramach priorytetu X, Dz. 10.1 brak inwestycji związanych z budową i modernizacją lokalnych sieci energetycznych umożliwiających przyłączenie nowych rozproszonych źródeł wytwarzania energii do krajowego systemu energetycznego oraz do odbiorców położonych blisko źródła.

Ministerstwo Gospodarki zaproponowało uwzględnienie powyższej uwagi w uszczegółowieniu programu, poprzez rozszerzenie opisu rodzaju projektu dotyczącego sieci dystrybucyjnych w następujący sposób:

*Rozbudowa oraz modernizacja sieci dystrybucyjnych wysokiego, średniego i niskiego napięcia mająca na celu ograniczenie strat sieciowych, ograniczenie czasu trwania przerw w zasilaniu odbiorców **oraz umożliwiająca przyłączenie nowych, rozproszonych źródeł wytwarzania energii do krajowego systemu elektroenergetycznego oraz do odbiorców położonych blisko źródła;** w ramach działania nie będą realizowane projekty, które kwalifikują się do Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich.*

45. problem/dylemat:

Nie uwzględniono projektów związanych z prowadzeniem kampanii promujących pożądane postawy odbiorców energii w zakresie oszczędności energii.

Projekty związane z prowadzeniem kampanii promujących pożądane postawy odbiorców mogą być realizowane w ramach Osi Priorytetowej V *Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych*. W przypadku osi priorytetowej X współfinansowanej z Funduszu Spójności nie

ma możliwości finansowania działań „miękkich” na zasadzie finansowania krzyżowego (*cross-financing*) – art. 34 ust. 2 Rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999.

46. problem/dylemat:

Rozszerzenia wymaga zakres działań służący energooszczędności.

Działania z zakresu efektywności energetycznej w szerszym zakresie uwzględnione są w innych osiach priorytetowych PO LiŚ (działanie 4.3 Wsparcie dla przedsiębiorstw w zakresie wdrażania najlepszych dostępnych technik -BAT) oraz w ramach innych programów operacyjnych, w tym przede wszystkim w ramach PO Innowacyjna Gospodarka.

47. problem/dylemat:

Przyjęto za wysoki poziom wartości projektów przewidzianych do finansowania.

Ministerstwo Gospodarki rozważy w/w propozycję na etapie przygotowania uszczegółowienia programu, biorąc pod uwagę fakt, iż celem PO Infrastruktura i Środowisko zarządzanego na poziomie krajowym, jest wspieranie dużych projektów, zwłaszcza o zasięgu ponadregionalnym.

48. problem/dylemat:

W Działaniu 10.2 „Zwiększenie wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych, w tym biopaliw” przewiduje się jedynie działania inwestycyjne, a nie ma możliwości wspierania działań informacyjno – edukacyjnych.

Działania informacyjno-promocyjne mogą być realizowane w ramach osi priorytetowej V *Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych*. W przypadku osi priorytetowej X współfinansowanej z Funduszu Spójności nie ma możliwości finansowania działań „miękkich” na zasadzie finansowania krzyżowego (*cross-financing*) – art. 34 ust. 2 Rozporządzenia Rady (WE) 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999.

49. problem/dylemat:

Ograniczenie bezpieczeństwa energetycznego tylko do przesyłu energii elektrycznej, gazu, ropy i rozbudowy magazynów gazu jest niewystarczające.

Ministerstwo Gospodarki zaproponowało uwzględnienie powyższej uwagi w uszczegółowieniu programu, poprzez wprowadzenie korekty w zapisach odnoszących się do rodzajów projektów dla działania 10.1 *Zwiększenie stopnia wykorzystania energii pierwotnej w sektorze energetycznym i obniżenie energochłonności sektora publicznego:*

„Wdrażanie innowacyjnych, energooszczędnych technologii do wytwarzania energii elektrycznej mające na celu zastępowanie oraz modernizację istniejących wyeksploatowanych bloków kondensacyjnych”.

Wspieranie wykorzystania odnawialnych źródeł energii jest ważne, jednakże nie może być traktowane jako jedyny sposób na zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego ze względu na swój niszowy charakter i brak możliwości technologicznego zaspokojenia zapotrzebowania na

energię z tych nośników. Biorąc powyższe pod uwagę, zagadnienie bezpieczeństwa energetycznego musi się opierać na przesyłce energii, ropy i gazu oraz budowie magazynów gazu.

Poza tym w wyniku konsultacji społecznych został uwzględniony nowy obszar w ramach osi Priorytetowej XI – budowa systemów dystrybucji gazu ziemnego na terenach niezgazyfikowanych i modernizacja istniejących sieci dystrybucji.

FINANSOWANIE PROGRAMU

Uwaga: Należy zwrócić uwagę, iż pomimo znaczącej alokacji funduszy UE w ramach programu środki te nie są wystarczające do wypełnienia zobowiązań akcesyjnych Polski w takich obszarach jak ochrona środowiska, czy energetyka. Realizacja zobowiązań nie stanowi również celu głównego programu jakim jest podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej kraju oraz osiągnięcie dwóch celów horyzontalnych NSRO. Wypełnienie zobowiązań akcesyjnych realizowane będzie również poprzez środki krajowe (publiczne jak i prywatne), które zgodnie z unijną zasadą dodatkowości mogą być uzupełniane przez środki UE w ramach programów regionalnych, czy sektorowych. Wobec powyższego środki w ramach Programu będą uzupełniać, a nie zastępować fundusze krajowe w tych dziedzinach. Dzięki temu program stanowić będzie jedno (**a nie jedyne**) z wielu narzędzi wspomagających wypełnienie tych zobowiązań.

Działania oraz projekty realizowane w ramach PO LiŚ winny wspomóc proces wypełniania zobowiązań akcesyjnych, natomiast program nie będzie służyć jedynie ich wypełnieniu. Należy również pamiętać, iż szczegółowe plany wypełniania zobowiązań akcesyjnych (a także źródła finansowania inwestycji) w sektorze środowiska zostały ujęte w takich dokumentach jak Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych, Krajowy Plan Gospodarki Odpadami. Poza tym działania związane z wypełnianiem zobowiązań akcesyjnych będą również realizowane w ramach 16 regionalnych programów operacyjnych oraz w PROW.

50. problem/dylemat:

Przeznaczone na realizację PO „LiŚ” środki związane z wypełnianiem zobowiązań Traktatu Akcesyjnego w zakresie ochrony środowiska są niewystarczające.

- *Postulat zwiększenia alokacji na działania w zakresie ochrony przyrody i różnorodności biologicznej (w ramach osi priorytetowej V) z 80 mln Euro do około 200-250 mln Euro.*

Projekty, które będą realizowane w tym zakresie są niewielkie i mają najczęściej lokalny charakter. W związku z tym ich wdrażanie najefektywniejsze jest na poziomie regionalnym. Środki w tym zakresie mogą być dostępne w ramach następujących instrumentów UE:

- PO LiŚ
- 16 RPO;
- PROW;
- LIFE +.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko jest tylko jednym z narzędzi, które ze względu na swój krajowy charakter powinien skoncentrować się na najważniejszych z punktu widzenia celu głównego inwestycjach.

Środki przeznaczone na te działania zależą będą nie tylko od alokacji, ale w szczególności od przygotowania odpowiedniej liczby dobrych projektów w ramach wszystkich dostępnych instrumentów UE. W tym zakresie nie zostały zidentyfikowane na obecnym etapie prac

kluczowe projekty. Jeżeli w trakcie realizacji PO IiŚ okaże się, że w tym zakresie pojawi się znacząco więcej dobrych projektów będzie można dokonać realokacji środków na tę oś priorytetową. Obecnie ze względu na stosunkowo niedostateczne doświadczenia w wykorzystaniu środków UE w tym obszarze konieczne jest utrzymanie alokacji na założonym poziomie.

- *Przeznaczenie większych środków na działania związane z wdrażaniem Dyrektywy 91/271/EWG o oczyszczaniu ścieków komunalnych (w ramach osi priorytetowej I) do poziomu około 3,5-4 mld Euro.*

Zgodnie z postulatem w wersji PO, która została przygotowana po konsultacjach społecznych zwiększono alokację na oś priorytetową I o ponad 10%. Jak wskazano powyżej PO IiŚ jest tylko jednym z instrumentów polityki państwa w tym zakresie. Dodatkowo należy podkreślić, iż przewiduje się wsparcie wypełnienia tej dyrektywy ze środków 16 RPO oraz innych źródeł krajowych.

Należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, iż projekty w tym zakresie zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” charakteryzują się dużą „dźwignią” finansową, która dodatkowo zwiększy się w okresie 2007-2013 w związku z nowymi zasadami dotyczącymi projektów generujących dochody. Oznacza to, że przy tych samych środkach UE będzie możliwe sfinansowanie większej liczby inwestycji, a część kosztów zostanie pokryta z przyszłych opłat użytkowników.

- *Zwiększenie alokacji w gospodarce odpadami (oś priorytetowa II) do około 1,4 mld Euro.*

Zgodnie z postulatem w wersji PO, która została przygotowana po konsultacjach społecznych zwiększono alokację na oś priorytetową II o ponad 20%. Jak wskazano powyżej PO IiŚ jest tylko jednym z instrumentów polityki państwa w tym zakresie. Dodatkowo należy podkreślić, iż przewiduje się wsparcie wypełnienia tej dyrektywy ze środków 16 RPO oraz innych źródeł krajowych.

Należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, iż projekty w tym zakresie zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” charakteryzują się dużą „dźwignią” finansową, która dodatkowo zwiększy się w okresie 2007-2013 w związku z nowymi zasadami dotyczącymi projektów generujących dochody. Oznacza to, że przy tych samych środkach UE będzie możliwe sfinansowanie większej liczby inwestycji, a część kosztów zostanie pokryta z przyszłych opłat użytkowników.

- *Zwiększenie alokacji środków na Odnawialne Źródła Energii (oś priorytetowa X) do 670 mln Euro.*

Zgodnie z postulatem w wersji PO, która została przygotowana po konsultacjach społecznych zwiększono alokację na oś priorytetową X o ponad 50%. Jak wskazano powyżej PO IiŚ jest tylko jednym z instrumentów polityki państwa w tym zakresie. Dodatkowo należy podkreślić, iż przewiduje się wsparcie wypełnienia tej dyrektywy ze środków 16 RPO oraz innych źródeł UE (np. PROW) i krajowych.

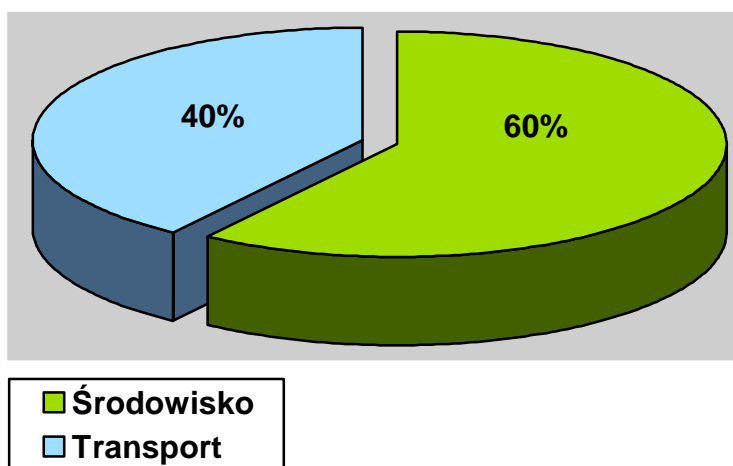
Należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, iż projekty w tym zakresie charakteryzują się dużą „dźwignią” finansową, a wartość dofinansowania ograniczona jest zasadami pomocy publicznej.

Dodatkowo pragniemy zwrócić uwagę, iż z Prognozy Oddziaływania Programu na Środowisko wynika, że znaczące zwiększenie alokacji na działania w zakresie biopaliw może negatywnie wpłynąć na środowisko, ponieważ może w dłuższej perspektywie czasowej powodować pojawienie się dużych monokultur rolniczych, prowadzących do zaburzeń obiegu pierwiastków w przyrodzie, stworzyć nieodwracalne zmiany w ekosystemach.

51. problem/dylemat:

Brak równowagi w zaproponowanym sposobie rozdysponowania funduszy UE.

Zarzut ten jest bezzasadny w świetle zapisów art. 2 ust.2 *Rozporządzenia Rady (WE) nr 1084/2006 dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającego Fundusz Spójności i uchylającym rozporządzenie (WE) nr 1164/94, Właściwa równowaga pomocy (pomiędzy sektorem transportu oraz środowiska) jest uzgadniana we współpracy między państwami członkowskimi a Komisją.* Dodatkowo należy pamiętać o tym, iż zgodnie z art. 2 ust. 1 lit. b ww. rozporządzenie (za art. 2 ust. 1 *Pomoc z funduszu jest udzielana na działania w następujących dziedzinach, z zapewnieniem właściwej równowagi i zgodnie z potrzebami inwestycyjnymi oraz infrastrukturalnymi właściwymi dla każdego państwa członkowskiego otrzymującego pomoc):* “środowisko w ramach priorytetów wspólnotowej polityki ochrony środowiska zgodnie z polityką i programem działania w zakresie środowiska naturalnego. W tym kontekście Fundusz może także udzielać wsparcia w dziedzinach związanych ze zrównoważonym rozwojem, które przedstawiają wyraźne korzyści w wymiarze środowiskowym, czyli efektywności energetycznej i energii odnawialnej, a w sektorze transportowym, poza sieciami transeuropejskimi, kolei, transportu rzeczno i morskiego intermodalnych, systemów transportowych i ich interoperacyjności, zarządzania ruchem drogowym, morskim i lotniczym, ekologicznego transportu miejskiego i transportu publicznego.” Zasada zrównoważonego rozwoju nie odnosi się wyłącznie do wydatków w wąsko rozumiany sektor środowiska, ale jest zasadą horyzontalną stosowaną również w innych sektorach. W ramach PO IiŚ bardzo duże alokacje środków przeznaczono na wsparcie środków transportu przyjaznych dla środowiska, w tym koleje i transport publiczny. Po konsultacjach społecznych zaproponowano zwiększenie alokacji na ten obszar o ponad 68%. Również w sektorze energetycznym wyodrębniono oś priorytetową, w ramach której realizowane są inwestycje przyjazne środowisku. Takie szerokie rozumienie pojęcia inwestycji środowiskowych jest spójne również z traktatami WE.



52. problem/dylemat :

Brak montażu finansowego związanego z realizacją działań zapisanych w PO „IiŚ” w sektorze Środowiska

- *Za kluczowe uznać należy określenie montażu finansowego, który pozwoliłby w sposób wiarygodny i jak najbardziej efektywny spożytkować uzyskane środki UE, a jednocześnie był realistyczny z punktu widzenia mobilizacji środków krajowych. Konieczne jest również określenie strategii finansowania działań w zakresie ochrony przyrody (w tym wdrażania sieci NATURA 2000) uwzględniającej potrzeby w tym zakresie.*

Należy zwrócić uwagę na fakt, iż inaczej niż miało to miejsce w latach 2004-2006 w obecnej perspektywie również w przypadku EFRR maksymalna stopa dofinansowania może wynieść 85% kosztów kwalifikowanych, co znacząco zmniejsza skalę niezbędnego montażu finansowego ze strony beneficjenta (choć można mieć wątpliwości, czy w przypadku organizacji pozarządowych zostanie zapewnione współfinansowanie nawet na tak niskim poziomie). Dodatkowo można uznać środki prywatne jako współfinansowanie krajowe. W przypadku projektów generujących dochody tak jak dotychczas współfinansowanie może być zapewnione z kredytów, w tym w szczególności z NFOŚiGW oraz WFOŚiGW, które będą spłacone z przyszłych opłat ponoszonych przez użytkowników.

Jeżeli chodzi o strategię finansowania działań w zakresie ochrony przyrody (w tym wdrażania sieci NATURA 2000) nie jest to element programu operacyjnego tylko szersza kwestia, za którą odpowiedzialny jest Minister Środowiska. PO IiŚ stanowi jeden z elementów wspierających realizację tej strategii.

SYSTEM WDRAŻANIA

53. problem/dylemat

System wdrażania PO „IiŚ” nie gwarantuje spełnienia następujących podstawowych warunków:

- a) przejrzystość wyboru projektów do dofinansowania w ramach PO „IiŚ”,*
- b) wybór projektów, które w najpełniejszy sposób odpowiadają interesom Polski,*
- c) wysoka skuteczność i efektywność realizacji Programu.*

- *Rozważenie wprowadzenia Komitetu Sterującego (albo kilku komitetów przy resortach wdrażających poszczególne części Programu) z udziałem przedstawicieli społecznych współuczestniczących w wyborze projektów.*

PO IiŚ zakłada udział partnerów społecznych m.in. w przygotowaniu kryteriów wyboru projektów. Kryteria wyboru projektów zostaną wypracowane przy udziale partnerów społecznych, a dopiero po ich uzgodnieniu zostaną zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Program operacyjny nie musi zawierać szczegółowych kryteriów wyboru projektów (takiego obowiązku nie przewidują żadne przepisy). Szczegółowe kryteria zostaną zawarte w szczegółowych opisach osi priorytetowych.

Dzięki udziałowi partnerów społecznych na etapie przygotowania kryteriów wyboru projektów nie będzie potrzebne powoływanie Komitetów Sterujących, które nie są wymagane przez rozporządzenie 1083/2006.

- *Wprowadzenie załącznika zawierającego indykatywną listę projektów, które mogą być lub wręcz powinny być współfinansowane ze środków PO IiŚ.*

MRR podziela zdanie organizacji pozarządowych w tym zakresie. Wraz z programem tworzone są Indykatywne Plany Inwestycyjne mające na celu zapewnienie wyboru projektów, które będą w najpełniejszy sposób odpowiadały interesom Polski oraz przyspieszenie absorpcji środków. Należy zwrócić szczególną uwagę, iż IPI będą podane konsultacjom społecznym. Projekty zawarte w IPI będą realizowane w ramach PO IiŚ z pominięciem procedury konkursowej. Stworzenie IPI zapewni przyspieszenie przygotowania projektów o znaczeniu strategicznym, co umożliwi sprawną realizację największych inwestycji, a w rezultacie zwiększenie absorpcji funduszy europejskich. Zgodnie ze stanowiskiem KE nie ma obowiązku poddawania IPI ocenie oddziaływania na środowisko wraz z programem, ponieważ są to jedynie propozycje projektów, które mogą, ale nie muszą być zrealizowane. Zatem IPI będą stanowiły dokument zatwierdzany przez Radę Ministrów, jednak nie będą stanowiły załącznika do PO.

- *Przedstawienie szczegółowych kryteriów wyboru projektów spoza listy indykatywnej, przy czym kryteria te powinny odnosić się zarówno do ich skuteczności, jak i efektywności ekologicznej.*

PO IiŚ zakłada udział partnerów społecznych w przygotowaniu kryteriów wyboru projektów. Kryteria wyboru projektów zostaną wypracowane przy udziale partnerów społecznych, a dopiero po ich uzgodnieniu zostaną zatwierdzone przez Komitet Monitorujący. Program operacyjny nie musi zawierać szczegółowych kryteriów wyboru projektów (takiego obowiązku nie przewidują żadne przepisy). Szczegółowe kryteria zostaną zawarte w szczegółowych opisach osi priorytetowych. W ramach Prognozy Oddziaływania na Środowisko przygotowane zostały kryteria środowiskowe, które będą wykorzystane przy wdrażaniu programu. Kryteria te odnoszą się zarówno do skuteczności, jak i efektywności ekologicznej.

- *Przedstawienie działań, które zostaną podjęte dla zwiększenia skuteczności wydatkowania UE, tj. działań proponowanych w planie naprawczym przygotowanym przez MRR. Niezbędne jest zwłaszcza rozwiązanie problemu współfinansowania inwestycji realizowanych przez samorządy lokalne.*

Działania dotyczące planu naprawczego są realizowane zgodnie z harmonogramem, a doświadczenia z ich realizacji są wykorzystywane podczas przygotowania programów operacyjnych.

Na etapie uzgodnień międzyresortowych znajduje się projekt ustawy o zmianie ustawy o finansach publicznych (dalej *uofp*, ostatni projekt z dnia 1 października 2006 r.). W projekcie nowelizacji *uofp* proponuje się finansowanie programów i projektów realizowanych z udziałem środków unijnych poprzez tzw. dotacje rozwojowe, które będą mogli otrzymać wszyscy beneficjenci środków unijnych. Dotacje te będą mogły być przekazywane w formie zaliczki lub refundacji poniesionych wydatków na realizację programów lub projektów realizowanych z udziałem środków unijnych. Dotacje będą przekazywane na podstawie umowy zawartej przez dysponenta środków z beneficjentem. Umowa ta jednocześnie będzie określać wysokość i tryb przekazywania dotacji. Rezygnuje się natomiast z istniejącego obecnie systemu prefinansowania.

- *Zapewnienie, że w składzie Komitetu Monitorującego znajdują się przedstawiciele społeczni, w tym reprezentujący pozarządowe organizacje ekologiczne.*

W wersji PO IiŚ przyjętej przez Radę Ministrów znajdują się zapisy umożliwiające udział w Komitecie Monitorującym przedstawicieli partnerów społecznych i gospodarczych.

PLANY INWESTYCYJNE A OCENA ODZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PROGRAMU

Podczas konsultacji społecznych Programu przedstawiciele organizacji pozarządowych zgłosili postulat odnoszący się do kwestii uwzględnienia w *Prognozie Oddziaływania na Środowisko* PO Infrastruktura i Środowisko inwestycji wskazanych w Indykatorywnym Planie Inwestycyjnym. Zgodnie ze stanowiskiem Ministerstwa Rozwoju Regionalnego oraz Autorów *Prognozy* takie podejście nie było konieczne biorąc pod uwagę, iż:

- Indykatorywne Plany Inwestycyjne nie są częścią programów operacyjnych wobec tego wersja *Programu* przyjęta kierunkowo przez Radę Ministrów w dniu 1 sierpnia 2006 roku nie zawierała Indykatorywnego Planu Inwestycyjnego. W związku z tym nie mogła podlegać *Prognozie*;
- na tym etapie prac mają charakter indykatorywny i nie ostateczny (inwestycja może być realizowana, ale nie musi);
- w Indykatorywnym Planie Inwestycyjnym zostaną ujęte zamierzenia inwestycyjne, które uzyskają wsparcie w ramach środków PO Infrastruktura i Środowisko pod warunkiem wcześniejszego spełnienia szeregu kryteriów wynikających z rozporządzeń UE oraz odnoszących się do stopnia przygotowania inwestycji (tj. będą posiadać stosowne decyzje administracyjne, oceny oddziaływania na środowisko, studium wykonalności, etc.);
- biorąc powyższe pod uwagę oraz zgodnie z zapisami art. 5 ust. 2 *Dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów oraz programów na środowisko*, który jednoznacznie określa wymagania co do szczegółowości *Prognozy*, dla wszystkich inwestycji mogących oddziaływać na środowisko, wymienionych na Indykatorywnym Planie Inwestycyjnym, będzie (zgodnie z prawem krajowym oraz wspólnotowym) sporządzony stosowny raport z oceny oddziaływania na środowisko konkretnej inwestycji, który następnie zostanie poddany konsultacjom społecznym.

Powyższe stanowisko zostało również potwierdzone w piśmie KE z dnia 30 października 2006 roku (znak: DG Regio. H1 PB/as D (2006) 810662).

Załącznik: pismo KE w/s braku konieczności przeprowadzenia *postępowania oceny oddziaływania na środowisko* dla planów inwestycyjnych umieszczonych w ramach programu operacyjnego.