Mickiewicz, Paweł

Zarządzanie procesem przygotowania inwestycji drogowych w aspekcie współpracy z jednostkami zewnętrznymi i udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji

Zeszyty Naukowe Ostroleckiego Towarzystwa Naukowego 25, 487-497

2011

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MUZEUM HISTORII POLSKI

*Paweł Mickiewicz**

ZARZĄDZANIE PROCESEM PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI DROGOWYCH W ASPEKCIE WSPÓŁPRACY Z JEDNOSTKAMI ZEWNĘTRZNYMI I UDZIAŁU SPOŁECZEŃSTWA W PODEJMOWANIU DECYZJI

MANAGEMENT OF ROAD INVESTMENT PREPARATION IN THE ASPECT OF COOPERATION WITH EXTERNAL INSTITUTIONS AND PARTICIPATION OF SOCIETY IN DECISION MAKING PROCESS

Polska w okresie ostatnich lat stała się największym placem budowy infrastruktury drogowej w Europie. Z kolei z racji położenia geograficznego stanowi istotny węzeł komunikacyjny łączący wschód z zachodem i północ z południem. Realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych 2008–2012 (obecnie zmodyfikowanego na lata 2010–2015), zakładającego wybudowanie ogromnej sieci dróg ekspresowych i autostrad od podstaw, wymaga nie tylko olbrzymich środków finansowych, ale również czasu. Etap realizacji inwestycji wymaga okresu 2–3 lat, w zależności od parametrów projektowych. Natomiast proces przygotowania inwestycji to co najmniej 4 lata (wiele inwestycji jest jednak przygotowywanych znacznie dłużej ze względu na zmieniające się uwarunkowania zewnętrzne). Wynika to z faktu, że inwestycje drogowe ingerują w sferę społeczną i środowiskową, często naruszając wiele sprzecznych interesów. W procesach administracyjnych oraz decyzyjnych bierze udział wiele różnych instytucji i osób, których działania wpływają na czas przygotowania inwestycji[1]. Kwestie rozwoju infrastruktury drogowej ze względu na swoją specyfikę powinny być rozpatrywane z punktu widzenia zarządzania publicznego,

* prof. nadzw. dr hab., Społeczna Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania w Łodzi

[1] T. Suwara, *Procesy decyzyjne w przygotowaniu inwestycji drogowych*, http://www.pkd.org.pl/pliki/referaty/suwara.pdf 2011-07-12.

gdyż podmiotami odpowiedzialnymi za rozwój sieci drogowej w Polsce są instytucje sektora publicznego[2].

Zarządzanie procesem inwestycyjnym

Duży wpływ na formowanie się infrastruktury transportowej wywierają organy administracji publicznej na szczeblu centralnym. Zaliczyć do nich należy przede wszystkim Ministerstwo Infrastruktury, które sprawuje nadzór nad Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA – centralny urząd administracji rządowej, odpowiedzialny za budowę i zarządzanie siecią dróg krajowych i autostrad). Warto zauważyć, iż działalność i sprawność zarządzania GDDKiA zależy także od innych instytucji szczebla centralnego, takich jak: Ministerstwo Środowiska, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Ministerstwo Finansów itd. To, jakie funkcje pełni organ centralny oraz w jaki sposób jest zarządzany, ma decydujący wpływ na sprawne przygotowanie inwestycji drogowej[3].

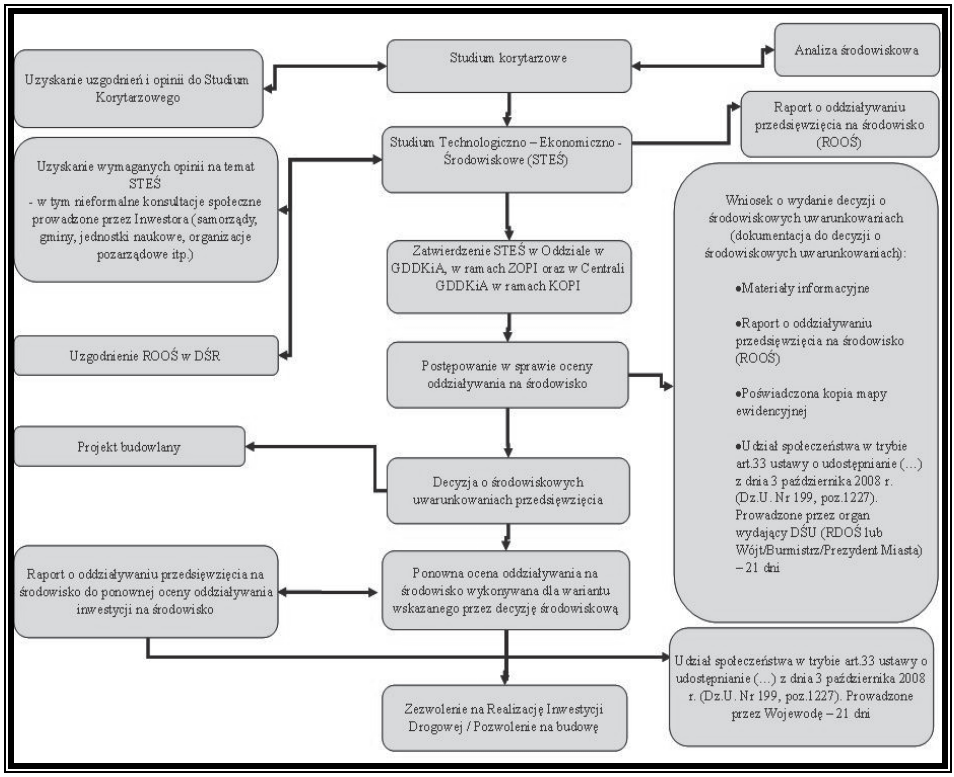
GDDKiA jest z jednej strony centralnym organem administracji rządowej, a więc wypełnia funkcje administracyjne, nałożone na nią przez ustawodawcę (przejawia się to m.in. w wydawaniu decyzji administracyjnych), z drugiej zaś jest podmiotem odpowiedzialnym za przygotowanie i realizację inwestycji drogowych. Z tym ostatnim wiązać się musi sprawne zarządzanie instytucją, ukierunkowanie na efektywne osiąganie celów, wykraczające poza administrowanie[4]. Aktywność administracji publicznej powinna koncentrować się wokół zarządzania będącego procesem kreatywnym, inicjatywnym (często także innowacyjnym), odchodząc od tradycyjnie pojmowanego administrowania będącego procesem regulacyjnym, opartym na procedurach formalno-prawnych i organizacyjnych[5].

Proces przygotowania inwestycji drogowej (rys. 1) ogólnie można podzielić na trzy etapy: etap studium korytarzowego, etap decyzji środowiskowej oraz etap pozwolenia na budowę. Ostatni etap (już wykraczający poza fazę przygotowania) to oczywiście etap budowy. Proces przygotowania inwestycji, jak już wspomniano, jest procesem złożonym, wymagającym, poza zaangażowaniem jednostek wewnętrznych, współdziałania z podmiotami zewnętrznymi (zarówno podwykonawcami, jak i podmiotami biorącymi udział w procesie przygotowania inwestycji na prawach strony).

---

[2] P. Mickiewicz, *Budowa dróg krajowych w polskich województwach jako uwarunkowanie zarządzania rozwojem regionalnym*, „Współczesne Zarządzanie" 2011, nr 1.
[3] Ibidem.
[4] B. Kożuch, *Zarządzanie publiczne w teorii i praktyce polskich organizacji*, PLACET, Warszawa 2004, s. 72.
[5] A. Potoczek, *Administracja publiczna w procesie zarządzania rozwojem lokalnym i regionalnym*, w: J. Rutkowski, D. Stawasz (red.), *Zarządzanie rozwojem lokalnym*, Fundacja Współczesne Zarządzanie, Białystok 2005, s. 11.

Rysunek 1. Schemat przygotowania inwestycji drogowych



Źródło: materiały GDDKiA, 2011.

W zarządzaniu procesem przygotowania inwestycji znaczące miejsce zajmuje udział społeczeństwa, który jest zapewniony na każdym z etapów.

Zgodnie z procedurami funkcjonującymi w ramach GDDKiA[6], na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) należy wykonać:

– Studium korytarzowe wraz z analizą wielokryterialną (SK),
– Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ).

Natomiast dla uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej ZRID:

– Koncepcję Programową (KP),
– Projekt Budowlany (PB).

Studium korytarzowe wraz z analizą wielokryterialną jest podstawowym dokumentem projektowym przedstawiającym, w szerokim aspekcie, nowe zamierzenie inwestycyjne. SK jest pierwszą dokumentacją projektową, określającą lokalizację pasa

[6] Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań, Zarządzenie nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11.05.2009.

(korytarza) terenu pod nową drogę z uwzględnieniem regionalnych i lokalnych uwarunkowań geograficznych, przyrodniczych i społecznych. Przy sporządzaniu studium wykorzystywane są ogólne dane o terenie, w którym dany korytarz ma być zlokalizowany, wraz z inwentaryzacją wcześniej podejmowanych prac planistyczno-projektowych w zakresie sieci drogowej. Jest to pierwszy (wstępny) dokument w zarządzaniu planowaniem rozwoju sieci drogowej i jako taki często poddawany jest wstępnym, nieformalnym konsultacjom społecznym z przedstawicielami lokalnych samorządów i instytucji odpowiedzialnych za zagospodarowanie terenu, na którym inwestycja będzie zlokalizowana. SK służy także wstępnej ocenie sensowności zamierzenia inwestycyjnego dla inwestora i jest dokumentem decydującym o tym, czy konieczne będzie jego dalsze uszczegóławianie. SK nie służy zatem do uzyskiwania jakichkolwiek wiążących uzgodnień zamierzenia, lecz jest dokumentem wykonywanym na potrzeby GDDKiA. Zatem celem Studium korytarzowego jest:

- określenie korytarzy terenowych dla wariantów trasy,
- wstępna analiza korytarzy w powiązaniu z siecią dróg publicznych, ze szczególnym uwzględnieniem przestrzennych relacji z obszarami o różnych funkcjach przestrzennych (w tym z obszarami objętymi ochroną na podstawie przepisów o ochronie przyrody oraz o ochronie zabytków) oraz uwzględnieniem rozwiązań zawartych w aktach prawa miejscowego (miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) oraz studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin,
- wybór wariantów najmniej kolidujących z uwarunkowaniami lokalnymi, w tym z obszarami i obiektami objętymi ochroną. Wybrane na tym etapie warianty podlegają dalszemu opracowaniu w następnych fazach przygotowania dokumentacji.

Na etapie Studium korytarzowego wyklucza się rozwiązania nierealne i nieracjonalne pod względem technicznym, ekonomicznym, przyrodniczym i społecznym.

Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ)

Celem tego etapu jest uściślenie przebiegu tras poszczególnych wariantów i ostateczne określenie typów oraz podstawowych parametrów technicznych obiektów budowlanych. Etap ten służy do wstępnego uszczegółowienia zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenia jego efektywności ekonomicznej. W ramach STEŚ sporządzany jest raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko i jest przeprowadzana ocena oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, w wyniku którego uzyskiwana jest decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Etap ten stanowi najdłuższą fazę w procesie zarządzania przygotowaniem inwestycji. Opracowanie przyjmuje za podstawę oceny istniejące dane obserwacyjne i pomiarowe oraz inne informacje dotyczące stanu środowiska i dóbr kultury, występujących uciążliwości, a także dane zawarte w istniejących opracowaniach dotyczących stanu środowiska. W przypadku gdy dane takie nie są dostępne, konieczne jest wykonanie dodatkowych obserwacji i pomiarów umożliwiających rzetelną ocenę[7].

[7] Ibidem.

Zakres raportu o oddziaływaniu nowej drogi na środowisko jest określony w art. 66 ustawy „ocenowej”8. Przez minimum półtora roku zarówno analizowany jest istniejący stan środowiska w otoczeniu planowanej inwestycji, jak i prognozowany jest wpływ, jaki realizacja danej inwestycji może na nie wywrzeć, nawet w perspektywie 10–15 lat po oddaniu drogi do użytku. Analizie poddawane jest oddziaływanie drogi zarówno na życie i zdrowie ludzi, jak i wszystkie pozostałe komponenty środowiska. Oceniany i prognozowany jest wpływ inwestycji na świat otaczającej przyrody, gleby, stan powietrza oraz klimat akustyczny. Czas opracowania raportu uwarunkowany jest koniecznością wykonania szczegółowej inwentaryzacji przyrodniczej, obejmującej wszystkie grupy roślin i zwierząt. Określany jest wpływ inwestycji na chronione gatunki fauny i flory oraz na pozostałe formy ochrony przyrody, zgodnie z ustawą o ochronie przyrody. Szczególnej analizie podlegają obszary wpisane w Europejską Sieć Natura 2000.

Koncepcja Programowa drogi (KP)

Koncepcję Programową opracowuje się po uzyskaniu decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dla wybranego wariantu przebiegu drogi. Podstawowym celem tego etapu jest uściślenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia, polegające na ustaleniu szczegółowych rozwiązań geometrycznych elementów drogi, konstrukcji obiektów drogowych i inżynierskich, granic terenowych zadania inwestycyjnego oraz przedmiaru robót i ich kosztorysu. Pozwala ona określić horyzont czasowy realizacji zadania, określa także wytyczne dla projektu budowlanego. Celem tego etapu jest umożliwienie uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Projekt Budowlany (PB)

Projekt Budowlany jest szczegółową dokumentacją projektową opracowywaną dla wybranego (w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) wariantu przebiegu drogi i wybranego rodzaju konstrukcji obiektów budowlanych. Opracowanie to służy ostatecznemu uściśleniu wszystkich elementów planowanego zadania inwestycyjnego, przygotowaniu dokumentacji przetargowej, a przede wszystkim uzyskaniu decyzji ZRID9.

Zarządzanie procesem przygotowania inwestycji

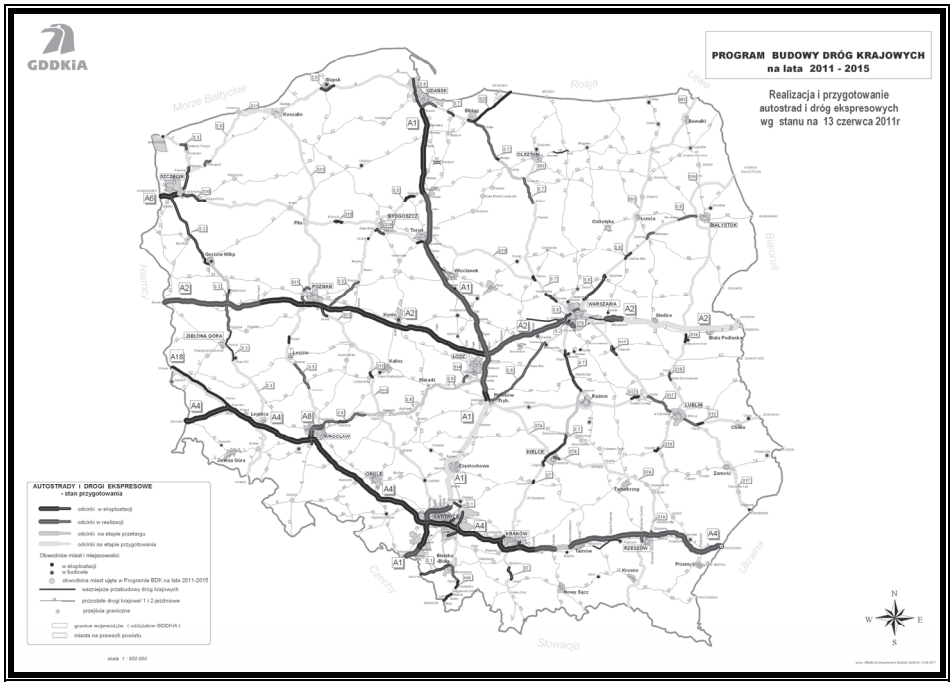
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) jest zarządcą ponad 18,5 tys. km dróg, w tym ok. 880 km autostrad i ok. 800 km dróg ekspresowych, a także największym w Polsce inwestorem budującym drogi. Wg stanu na czerwiec 2011 r. trwają prace przy budowie nowych tras, w tym 729 km autostrad, 536 km dróg ekspresowych i 80 km obwodnic. Realizowana jest także przebudowa 75 km istniejącej sieci (rys. 2).

---

[8] Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

[9] Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań, Zarządzenie nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11.05.2009.

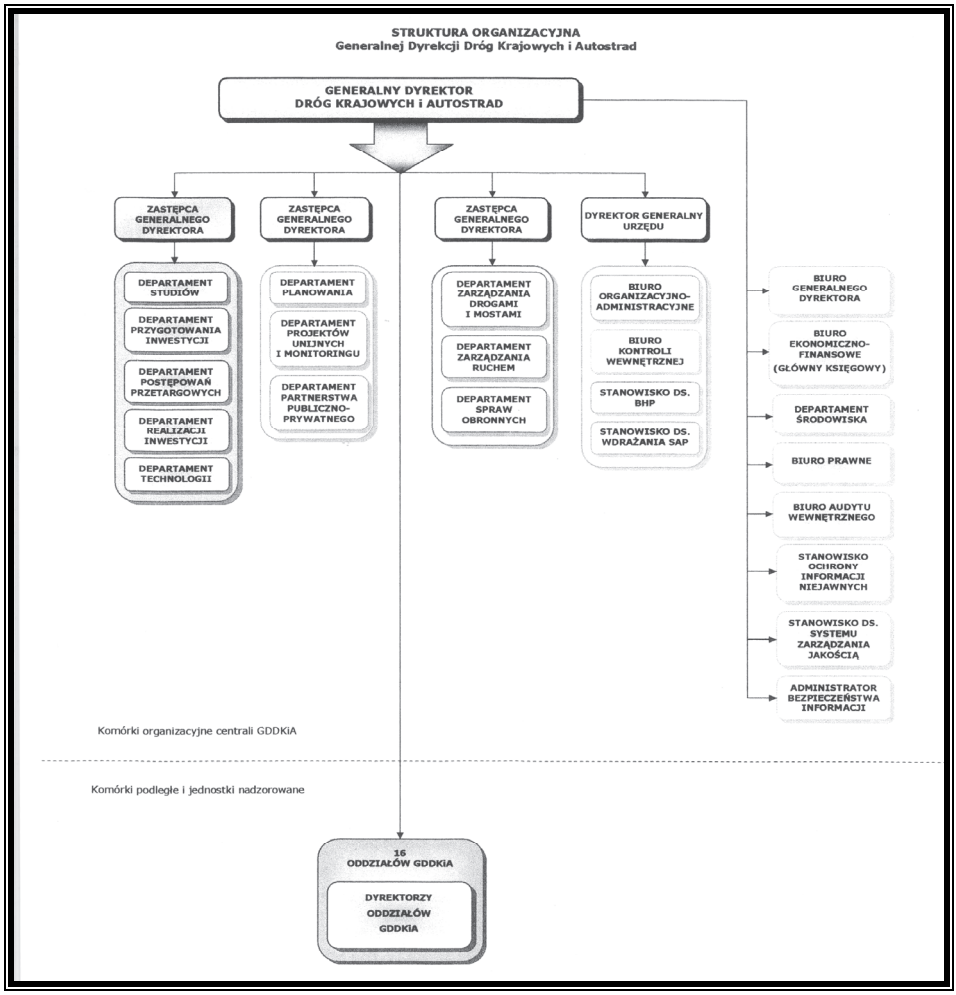
Rysunek 2. Stan przygotowania dróg i autostrad



STEŚ jest przesyłany do Departamentu Przygotowania Inwestycji, a następnie rozpatrywany na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) przy Generalnym Dyrektorze, w ramach którego wybierany jest wariant rekomendowany do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Skierowanie projektu na forum KOPI jest uzależnione od uzyskania pozytywnej opinii Departamentu Środowiska do raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz następuje po dokonaniu przez Departament Przygotowania Inwestycji weryfikacji kompletności dokumentów.

Nadzór nad uzyskaniem DŚU sprawuje bezpośrednio oddział. Wniosek o wydanie decyzji jest opracowywany przez wydział ds. środowiska w oddziale, a proces uzyskiwania decyzji jest przez wydział na bieżąco monitorowany. Po wydaniu przez organ decyzji jest ona przesyłana do Departamentu Środowiska centrali.

Rysunek 3. Schemat organizacyjny GDDKiA



Źródło: materiały GDDKiA, 2011.

Formalne i nieformalne konsultacje społeczne

Przepisy Unii Europejskiej – przede wszystkim dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne i transpozycja tejże dyrektywy do prawa polskiego – ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko – nakazują:

- zapewnienie społeczności możliwości wyrażenia opinii o zamiarze inwestycyjnym – zanim przedsięwzięcie zostanie zrealizowane;
- zapewnienie, przez organ przeprowadzający ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zapisy te zapewniają udział społeczeństwa – jednak dopiero w momencie prowadzenia przez administrację postępowania OOŚ, to jest po złożeniu przez inwestora do organu wniosku o wydanie planowanemu przedsięwzięciu DŚU. Oznacza to, że w warunkach polskich przepisów prawa inwestor nie ma obowiązku informowania społeczeństwa o często długich i mozolnych przygotowaniach do inwestycji, wstępnej analizie wariantów, zbieraniu danych do podtrzymania bądź zaniechania dalszych analiz określonych wariantów przedsięwzięcia. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad postanowiła ze znacznym wyprzedzeniem informować społeczeństwo o pracach przygotowawczych związanych z zamiarem budowy nowej drogi, już na etapie Studium korytarzowego (SK). Jest to niezmiernie ważne, zwłaszcza w odniesieniu do dużych przedsięwzięć, których oddziaływania są znaczne, a prace przygotowawcze długie i które to przedsięwzięcia są lub mogą być postrzegane przez lokalną społeczność jako zagrażające jej interesom. Podejmowanie czynności związanych z przygotowaniem inwestycji – np. praca w terenie ekip zbierających informacje do przedsięwzięcia (przyrodnicy, geodeci i inni) – bez równoległego informowania mediów i społeczeństwa, a także zainteresowanych organizacji pozarządowych, może generować wiele problemów na dalszych etapach. Nadto wcześniejsze informowanie społeczeństwa pozwala zebrać zwrotnie informacje o poglądach zarówno osób indywidualnych, jak i organów samorządowych o inwestycji, a także ewentualnie modyfikować poszukiwania wariantów przedsięwzięcia, stosownie do przekazywanych przez osoby i instytucje informacji. Nieformalne konsultacje społeczne pozwalają na uniknięcie wielu problemów, zarówno środowiskowych, jak i społecznych, na odpowiednio wczesnym etapie. Dobrym przykładem były działania podjęte przez GDDKiA w ramach Studium korytarzowego dla drogi krajowej nr 16. Uznano, że już na początku prac związanych z wytyczaniem trasy przebiegu drogi dostarczana będzie opinii publicznej maksymalna możliwa informacja na temat nowej drogi, jej analizowanych przebiegów i parametrów. Zorganizowano zatem cykl spotkań, w których w sumie wzięły udział 704 osoby, otwarta także została strona internetowa prezentująca planowaną inwestycję[10].

Jak już zostało powiedziane, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jako inwestor realizowanych inwestycji drogowych, jest zobowiązana przepisami prawa

[10] A. Jamiołkowski, *Wyprzedzające dostarczenie informacji oraz zebranie uwag i spostrzeżeń społeczności lokalnej na temat planowanej budowy odcinka drogi krajowej nr 16 Mrągowo – Mikołajki – Ełk*, Olsztyn 2011.

do prowadzenia konsultacji społecznych na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Udział społeczeństwa jest integralną częścią oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, podczas której dokonuje się wnikliwej analizy uwarunkowań zarówno środowiskowych, jak i społecznych każdego z rozpatrywanych do realizacji wariantów, wskazanych na etapie studium korytarzowego. Konsultacjom podlegają również dokumenty o znaczeniu strategicznym, pozwalając społeczeństwu na zaznajomienie się z planowanymi do realizacji przedsięwzięciami w skali całego kraju. Doskonałym przykładem jest strategiczna ocena oddziaływania na środowisko dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010–2015. Program ten jest zbiorem zadań w zakresie realizacji nowych ciągów autostrad, dróg ekspresowych i pozostałych dróg krajowych, jak również w zakresie przebudów i wzmocnień na sieci dróg istniejących. Konsultacje zostały przeprowadzone dwuetapowo: pierwszym etapem było zapewnienie możliwości dostępu do sporządzonych dokumentów w formie elektronicznej przez Internet, jak również zapewnienie możliwości przesyłania uwag; w tym celu został przygotowany na stronie GDDKiA specjalny formularz kontaktowy. W drugim etapie w dziewięciu wybranych ośrodkach miejskich odbyły się jednodniowe spotkania, w trakcie których można było zapoznać się z opracowaną dokumentacją.

Współpraca z jednostkami zewnętrznymi

Przygotowanie inwestycji drogowej jest procesem opierającym się na współpracy z jednostkami zewnętrznymi, zarówno z firmami wykonującymi dokumentację, instytucjami państwowymi, jak i organizacjami pozarządowymi. Ocena oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji wymaga uzyskania wielu uzgodnień, których dokonanie na wczesnym etapie pozwala na przeanalizowanie i uwzględnienie wniesionych uwag. Z tego też względu organizowane są spotkania, w których uczestniczą przedstawiciele Regionalnych Dyrekcji Ochrony Środowiska, nadleśnictw, przez które ma przebiegać droga, kół łowieckich, wojewódzkich konserwatorów zabytków oraz ekologicznych organizacji pozarządowych. Wspólnie są omawiane uwarunkowania lokalizacyjne analizowanych wariantów przebiegu drogi. Wstępnie są określane kolizje z cennymi obszarami i sposób ich uniknięcia lub zminimalizowania oddziaływania.

Przeprowadzenie rzetelnej oceny oddziaływania wymaga szczegółowych danych o otaczającym środowisku. Dlatego też GDDKiA jako organ odpowiedzialny za zarządzanie przygotowaniem i realizacją inwestycji drogowych prowadzi stałą współpracę w zakresie wymiany informacji o środowisku z innymi jednostkami, przede wszystkim z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska. Współpraca ta dostarcza wiedzy, między innymi, na temat obszarów objętych ochroną na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym o wciąż zmieniającej się Europejskiej Sieci Natura 2000.

Podsumowanie

Przygotowanie inwestycji drogowej do realizacji jest procesem czasochłonnym i wymagającym współpracy pomiędzy inwestorem a jednostkami zewnętrznymi. Zrównoważone podejście do podejmowania decyzji uwzględniających i godzących, w miarę możliwości, różne racje stron, gwarantuje z jednej strony rozwój sieci dróg szybkiego ruchu, a z drugiej racjonalne wykorzystanie środków publicznych. Sprawne

zarządzanie procesem przygotowania inwestycji pozwala na wyeliminowanie, na wczesnym etapie, ewentualnych konfliktów, zarówno społecznych, jak i środowiskowych, co przyczynia się do sprawnej realizacji inwestycji drogowych.

BIBLIOGRAFIA

Opracowania:

Jamiołkowski A. 2011. *Wyprzedzające dostarczenie informacji oraz zebranie uwag i spostrzeżeń społeczności lokalnej na temat planowanej budowy odcinka drogi krajowej nr 16 Mrągowo – Mikołajki – Ełk,* Olsztyn.

Kożuch B. 2004. *Zarządzanie publiczne w teorii i praktyce polskich organizacji, PLACET,* Warszawa.

Mickiewicz P. 2011. *Budowa dróg krajowych w polskich województwach jako uwarunkowanie zarządzania rozwojem regionalnym,* „Współczesne Zarządzanie", nr 1.

Potoczek A. 2005. *Administracja publiczna w procesie zarządzania rozwojem lokalnym i regionalnym,* w: J. Rutkowski, D. Stawasz (red.), *Zarządzanie rozwojem lokalnym,* Fundacja Współczesne Zarządzanie, Białystok.

Suwara T. 2011. *Procesy decyzyjne w przygotowaniu inwestycji drogowych*, http://www.pkd.org.pl/pliki/referaty/suwara.pdf 2011-07-12.

Akty prawne:

Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań, Zarządzenie nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11.05.2009.

Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

STRESZCZENIE

Zgodnie z przepisami wynikającymi zarówno z dyrektyw UE, jak i prawa polskiego, społeczeństwo ma zagwarantowany udział w procesie zarządzania przygotowaniem inwestycji drogowych. Przepisy te odnoszą się jednak dopiero do etapu wydawania decyzji środowiskowej, a więc do momentu, kiedy warianty przebiegu trasy są już znane, wykonany został raport oceny oddziaływania na środowisko. Niemniej GDDKiA w ramach procesu zarządzania środowiskiem podejmuje działania wyprzedzające, zapewniające poinformowanie społeczeństwa o planowanych inwestycjach, oraz zapewnia mu możliwość aktywnego udziału w kształtowaniu przebiegu drogi.

Działania te w konsekwencji prowadzą do racjonalnego zarządzania wydatkowaniem środków publicznych, a z drugiej strony pozwalają na uniknięcie konfliktów na późniejszym etapie realizacji inwestycji drogowej.

SŁOWA KLUCZOWE: inwestycje drogowe, społeczeństwo, współdziałanie, zarządzanie

SUMMARY

In accordance with rules stemming from EU directives and Polish law society has a guarantee of participation in the process of managing the road investment preparation. These rules however, are applied at the stage of issuing the environmental decision, i.e. till the moment, when location of road variants is already known and the EIA report is completed. Nevertheless General Directorate for National Roads and Motorways (pol. GDDKiA) undertakes pre-emptive activities in the field of environmental management, which ensure the passing of information on planned investments to the society and gives them possibility of talking active part in shaping of road course.

These activities lead eventually to rational management over spending of public resources and allow for avoidance of conflicts, on the further stage of road investment realisation.

KEYWORDS: roads investment process, society, cooperation, management