

Maciej J. Nowak

DECYZJE O UWARUNKOWANIACH ŚRODOWISKOWYCH W ROZWOJU REGIONALNYM – PRZYKŁAD INWESTYCJI DROGOWYCH

Maciej J. Nowak, dr – Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

adres korespondencyjny:

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

Wydział Ekonomiczny

Katedra Prawa i Gospodarki Nieruchomościami

Pracownia Ekonomiki Przestrzennej i Środowiskowej

ul. Żołnierska 47, 71-210 Szczecin

e-mail: macnowak@zut.edu.pl

DECISIONS ON THE ENVIRONMENTAL CONDITIONS IN REGIONAL DEVELOPMENT – THE EXAMPLE OF ROAD INVESTMENTS

SUMMARY: The procedure of environmental influence evaluation (whose key step is to issue a decision on environmental conditions) is one of the most significant tools for environmental management and simultaneously implementing the principle of balanced development. The aim of this article is to present the role of the decisions on the environmental conditions in the regional development in the case of the admissibility of the implementation of the road objectives and what – with an analysis based on the index number of the decisions – was the range of the road investments. The article analysed the decisions issued in the environmental conditions in the years 2008-2010 in terms of investments concerning the national roads.

KEY WORDS: decisions on the environmental conditions – Road investment – regional development

Wstęp

Procedura oceny oddziaływania na środowisko (której kluczowym etapem jest wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych) stanowi jeden z najważniejszych instrumentów zarządzania środowiskiem i jednocześnie wdrażania zasady zrównoważonego rozwoju. Przyjąć również można, że łączy się ona w bardzo istotnym stopniu z zagadnieniami rozwoju regionalnego. Decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych umożliwiają bowiem realizację ważnych, wręcz kluczowych z punktu widzenia celów rozwoju regionalnego przedsięwzięć. Istotną rolę w tym kontekście odgrywają również inwestycje drogowe, poddane obligatoryjnie procedurze oceny oddziaływania na środowisko.

Celem artykułu jest określenie, jaką rolę odgrywają decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych w rozwoju regionalnym w zakresie dopuszczalności realizacji celów drogowych oraz jak kształtował się zakres podejmowanych inwestycji drogowych. Zostanie on zweryfikowany poprzez dokonanie analizy na podstawie wskaźnika liczby wydanych decyzji.

1. Metodyka badań

W artykule przeanalizowano decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych wydane w latach 2008-2010 dla inwestycji budowy, rozbudowy i remontów dotyczących dróg krajowych. Na potrzeby artykułu ze wszystkich decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych wydanych w latach 2008-2010 przez regionalnych dyrektorów ochrony środowiska wyodrębniono:

- decyzje dotyczące obwodnic miast;
- decyzje dotyczące budowy pozostałych dróg krajowych;
- decyzje dotyczące rozbudowy, przebudowy i remontu dróg krajowych.

Kolejnym etapem badań było obliczenie mediany dla czasu, w ramach którego wydano decyzje od dnia złożenia wniosku. Wyniki zróżnicowano dla poszczególnych województw.

2. Infrastruktura i środowisko jako uwarunkowania rozwoju regionalnego

Infrastruktura drogowa oraz środowisko należą do podstawowych uwarunkowań rozwoju regionalnego. Rozwój regionalny wymaga zaangażowania czynników wewnętrznych i zewnętrznych do realizacji rozwoju trwałego, równoważącego rozwój społeczny, rozwój gospodarczy i środowisko¹. Do uwarunkowań

¹ K. Właźlak, *Rozwój regionalny jako zadanie administracji publicznej*, Wolters Kluwer Business, Warszawa 2010.

wewnętrznych zalicza się uwarunkowania związane z osiągniętym poziomem rozwoju gospodarczego kraju, wynikające z funkcjonowania systemu gospodarki, ustrój oraz organizację terytorialną państwa².

Prowadzenie skutecznej polityki rozwoju regionalnego uzależnione jest od prawidłowej identyfikacji sprzyjającej rozwojowi uwarunkowań. Zagospodarowanie transportowe stanowi jeden z czynników rozwoju regionalnego. Rozwinięta infrastruktura techniczna zapewnia bowiem dobrą jakość dróg, rozwój komunikacji oraz kontakty międzynarodowe. Szybki rozwój infrastruktury transportowej łączącej polskie regiony, zwłaszcza z centrami gospodarczymi Europy, powinien stanowić jedno z kluczowych zadań rozwoju regionalnego w Polsce, zarówno w perspektywie województw, jak również krajowej i europejskiej. Wśród ważnych cech infrastruktury w rozwoju lokalnym wskazuje się jej rolę pierwotną w stosunku do jednostek produkcyjnych (inwestycje zależą od stanu i dostępności urządzeń infrastrukturalnych), przyczynianie się do rozwoju życia społecznego i gospodarczego oraz realizację przez obiekty infrastrukturalne funkcji dóbr publicznych. Istnieje ponadto sprzężenie zwrotne pomiędzy wzrostem poziomu infrastruktury a wzrostem gospodarczym. Od infrastruktury zależą bowiem w szczególności decyzje lokalizacyjne poszczególnych podmiotów gospodarczych. Inwestycje infrastrukturalne zapewniają poprawę dostępności komunikacyjnej, sprzyjają tworzeniu ośrodków szkolnictwa, badań i technologii, umożliwiają prowadzenie ochrony środowiska, restrukturyzację centrów miast i kształtowanie krajobrazu. W tym kontekście występuje więc zależność pomiędzy rozwojem infrastruktury drogowej a ochroną środowiska i czynnikami z nią powiązanymi. Zaprezentowane tezy zawarte w literaturze przedmiotu znajdują również odzwierciedlenie w teoriach rozwoju regionalnego. Znaczenie inwestycji infrastrukturalnych będzie istotne z punktu widzenia teorii lokalizacji, teorii bazy ekonomicznej, teorii wzajemnego oddziaływania oraz teorii biegunów wzrostu.³

² T. Madej, *Aktualne problemy polityki regionalnej w Polsce (zadania, uwarunkowania, dylematy rozwoju regionów)*, w: *Problemy rozwoju polityki regionalnej i lokalnej. Zadania, uwarunkowania, dylematy rozwoju regionów*, red. M. Malicki, Economicus, Szczecin 2008, s. 18.

³ Opracowano na podstawie: S. Korenik, *Wybrane dylematy współczesnej polityki regionalnej w realiach europejskich*, w: *Rozwój regionalny w Polsce w świetle wyzwań XXI w.*, red. T. Kudłacz, Studia KPZK PAN, t. CXXXI, Warszawa 2010, s. 14; J. Chądzyński, A. Nowakowska, Z. Przygodzki, *Region i jego rozwój w warunkach globalizacji*, CeDeWu, Warszawa 2007, s. 44; S. Korenik, *Region ekonomiczny w nowych realiach społeczno-gospodarczych*, CeDeWu, Warszawa 2011, s. 77; G. Gorzelak, *Polska polityka regionalna wobec zróżnicowań polskiej przestrzeni „Studia Regionalne i Lokalne”* 2004, nr 4, s. 64-65; S. Roszkowska, *Regionalne zróżnicowanie infrastruktury społeczno-ekonomicznej w Polsce*, w: *Zróżnicowanie rozwoju polskich regionów. Elementy teorii i próba diagnozy*, red. E. Kwiatkowski, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2008, s. 166-167; R. Kozłowski, *Wpływ lokalizacji elementów infrastruktury transportu na rozwój regionu Polski środkowo-wschodniej*, w: *Strategiczne znaczenie dróg ekspresowych dla rozwoju Polski środkowo-wschodniej*, red. R. Kozłowski, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2010, s. 40-41; D. Makulska, *Dylematy polityki regionalnej*, w: *Problemy ekonomii i polityki rozwoju*, red. J. Stacewicz, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa, 2005, s. 97.

3. Decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych dotycząca inwestycji drogowych w rozwoju regionalnym

Procedura oceny oddziaływania na środowisko stanowi jeden z prawnoadministracyjnych instrumentów zarządzania środowiskiem⁴. Celem procedury jest ujawnienie wszystkich środowiskowych skutków zmian wiążących się z daną inwestycją oraz wypracowanie wariantu inwestycji najbardziej korzystnego dla środowiska⁵. W prawie Unii Europejskiej akcentuje się rolę procedury oceny oddziaływania na środowisko jako instrumentu chroniącego ludzi oraz bioróżnorodność⁶. Niniejsze cele wpisują się więc w pełnym zakresie również w zadania dotyczące rozwoju regionalnego⁷. Procedura nie może być postrzegana jako bariera rozwoju regionalnego, zmierza bowiem do zachowania walorów środowiskowych, które stanowią również element rozwoju regionalnego.

Organem właściwym do spraw wydawania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych w sprawach dotyczących inwestycji drogowych mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko jest właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska⁸. W przypadku pozostałych inwestycji drogowych co do zasady decyzje wydaje właściwy miejscowo organ wykonawczy gminy, czyli wójt / burmistrz / prezydent miasta. Właściwość organu wykonawczego gminy w tym zakresie można ująć w taki sposób, że kompetencje innych organów (na przykład w zakresie inwestycji drogowych mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko) stanowią wyjątek od ich kompetencji⁹. Największym w Polsce inwestorem budującym drogi i zarządcą dróg jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Proces przygotowania inwestycji drogowej na tym poziomie można podzielić na trzy etapy:

- etap studium korytarzowego;
 - etap decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych;
 - etap pozwolenia na budowę;
- Po tych fazach następuje etap budowy.

⁴ B. Poskrobko, *Zarządzanie środowiskiem*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2007, s. 147.

⁵ M. Nowak, A. Kiepas-Kokot, *Ocena oddziaływania na środowisko w aspekcie praktycznym i teoretycznym*, w: *Wybrane problemy zarządzania środowiskiem w rozwoju lokalnym i regionalnym*, red. P. Mickiewicz, T. Skotarczak, A. Kiepas-Kokot, M. Nowak, Społeczna Wyższa Szkoła Przedsiębiorczości i Zarządzania, Łódź – Warszawa 2010, s. 30.

⁶ M. Pchałek, M. Behmke, *Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w prawie polskim i UE*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2009, s. 99.

⁷ P. Mickiewicz, M. Kiełsznia, M. Nowak, S. Gawłowski, *Ocena oddziaływania na środowisko a zarządzanie rozwojem lokalnym i regionalnym*, Społeczna Wyższa Szkoła Zarządzania i Przedsiębiorczości w Łodzi, Łódź 2011, s. 144.

⁸ B. Rakoczy, *Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Komentarz*, Lexis Nexis, Warszawa 2010, s. 213.

⁹ W. Radecki, *Ocena oddziaływania na środowisko*, w: *Instytucje prawa ochrony środowiska. Geneza. Rozwój. Perspektywy*, red. W. Radecki, Difin, Warszawa 2010, s. 285.

Celem studium korytarzowego jest przede wszystkim określenie korytarzy terenowych dla wariantów trasy, wstępna analiza korytarzy w powiązaniu z siecią dróg publicznych (ze szczególnym uwzględnieniem obszarów objętych ochroną przyrody) oraz wybór wariantów najmniej kolidujących z uwarunkowaniami lokalnymi (środowiskowymi i społecznymi)¹⁰. Można więc wskazać, że na etapie wydawania decyzji środowiskowej podlega ocenie to, czy etap studium korytarzowego zrealizowano poprawnie z punktu widzenia ochrony środowiska. W przypadku pozytywnego rozstrzygnięcia tej wątpliwości inwestycja przechodzi do fazy związanej z weryfikacją parametrów techniczno-budowlanych. Decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych weryfikuje zgodność działań gospodarczych (również istotnych z punktu widzenia rozwoju regionalnego) z wymogami środowiskowymi. Jest więc kluczowym elementem całej procedury inwestycyjnej.

Podkreślić należy, że inwestycje drogowe zaliczane są do przedsięwzięć wymagających oceny oddziaływania na środowisko z różnych powodów. Przede wszystkim istotny będzie ewentualny negatywny wpływ na środowisko, a w szczególności na przyrodę. Jednocześnie, inwestycje drogowe – i to w bardzo szerokim zakresie – są konieczne do rozwoju kraju, rozwoju regionalnego oraz rozwoju w skali lokalnej. Bez inwestycji drogowych nie byłby ponadto możliwy rozwój metropolii ani rozwój innych ośrodków osadniczych. Waga tych inwestycji może nie jest bezpośrednio porównywalna z koniecznością ochrony środowiska, ale jest bardzo duża. Dlatego też właśnie w tym przypadku w pełni znajdzie zastosowanie koncepcja zrównoważonego rozwoju, sprowadzająca się do wypracowania kompromisu pomiędzy dwoma tak istotnymi dla rozwoju celami. Powyższe stanowi również uzasadnienie instytucjonalne dla wyodrębnienia w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Departamentu Środowiska oraz jego współpracy (zarówno na poziomie centralnym, jak i regionalnym) z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska.

Analizując liczbę oddanych do użytku kilometrów dróg, należy mieć również na uwadze, że brak dostosowania przepisów prawa polskiego pod względem środowiskowym do prawa Unii Europejskiej przyczynił się do opóźnień w realizacji poszczególnych inwestycji drogowych¹¹. Można więc przyjąć, że decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych stanowią warunek konieczny do przeprowadzenia inwestycji. Trzeba o tym pamiętać również przy okazji omawiania ewentualnych przedłużeń procesu inwestycyjnego związanych z procedurą oceny oddziaływania na środowisko. Innym problemem będą wymierne skutki wydania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych względem konkretnych zamierzeń inwestycyjnych. W chwili obecnej samo wydanie decyzji nie daje dla inwestora żadnych praw względem terenu objętego inwestycją. Powoduje jedy-

¹⁰ P. Mickiewicz, *Zarządzanie procesem przygotowania inwestycji drogowych aspekcie współpracy z jednostkami zewnętrznymi i udziału społeczeństwa w podejmowaniu decyzji*, w: *Ochrona środowiska i estetyka a rozwój infrastruktury drogowej*, red. W. Rawski, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Lublinie, Lublin 2011, s. 229.

¹¹ P. Mickiewicz, *Budowa dróg krajowych w polskich województwach jako uwarunkowanie zarządzania rozwojem regionalnym*, „Współczesne Zarządzanie” 2001, nr 1, s. 46.

nie konsekwencję w postaci ostatecznego doprecyzowania przebiegu drogi przez inwestora. Jest to więc istotne – przede wszystkim z uwagi na zaprezentowane powyżej względy, tym niemniej w procesie inwestycyjno-budowlanym ważną rolę odgrywać będą również miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz decyzje lokalizacyjne. Z punktu widzenia inwestycji, a także związanego z nią wymogu zapewnienia ochrony środowiska nie jest to klarowna sytuacja prawna i niewątpliwie wymaga pewnego doprecyzowania¹².

4. Decyzje środowiskowe dotyczące dróg krajowych wydane w latach 2008-2010

W latach 2007-2013 inwestycje transportowe w Polsce są finansowane przede wszystkim ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej oraz Regionalnych Programów Operacyjnych. Wśród priorytetowych inwestycji w tym kontekście wyróżniono między innymi: autostradę do Międzyrzecza Podlaskiego, obwodnicę Wrocławia, drogę ekspresową we wschodniej części konurbacji śląskiej, drogę ekspresową od Szczecina do Nowej Soli, drogę ekspresową od Grudziądza do Żnina i od Poznania do Gniezna, drogę ekspresową od Gdańska do Rabki, drogę ekspresową od Wrocławia do Łodzi i od Piotrkowa do Budziska, drogę ekspresową od Warszawy do Piasków, drogę ekspresową od Białegostoku do Barwinka, czy też drogę ekspresową od Elbląga do Grzechotek¹³.

Decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych stanowią bardzo istotny instrument rozwoju regionalnego, ale jednocześnie (co również należy podkreślić) swoiste źródło informacji na temat realizowanych inwestycji. Rozwinięte obwodnice miast zapewniają rozwój regionalny w znaczącym zakresie na danym odcinku. Umożliwiają one przede wszystkim szybsze przemieszczanie się użytkowników miast oraz w związku z powyższym większe zainteresowanie miastem ze strony przedsiębiorców (podmiotów gospodarczych). Inwestycje w zakresie obwodnic miejskich niewątpliwie w większym stopniu dotyczą funkcji endogenicznych niż egzogenicznych miasta.

Z tabeli 1 wynika, że w badanym okresie wydano niewiele decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych budowy obwodnic. Najwięcej decyzji wydano w województwie warmińsko-mazurskim, lubuskim oraz dolnośląskim, co jest kompatybilne z przygotowywanymi dokumentami rządowymi. Inwestycje drogowe generują konflikty społeczne, a w szczególności związane z uruchomie-

¹² Na ten temat: M. Nowak, P. Mickiewicz, *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa jako instrument zarządzania rozwojem regionalnym*, CeDeWu, Warszawa 2012, s. 97-143.

¹³ T. Komornicki, P. Śleszyński, P. Rosik, W. Pomianowski, *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*, Biuletyn KPZK PAN, z. 241, Warszawa 2010, s. 99.

Tabela 1
Decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych wydane na budowę obwodnic

Województwo \ Rok	2008	2009	2010
Podlaskie	1	0	0
Kujawsko-pomorskie	2	0	0
Pomorskie	0	2	0
Śląskie	0	0	0
Świętokrzyskie	0	0	0
Łódzkie	1	0	1
Lubelskie	1	1	3
Warmińsko-mazurskie	2	2	3
Opolskie	1	4	bd
Wielkopolskie	1	0	2
Podlaskie	0	1	1
Zachodniopomorskie	2	0	0
Mazowieckie	2	1	0
Dolnośląskie	3	1	1
Lubuskie	2	2	0
Małopolskie	0	0	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska.

niem procedury wyłączeniowej. W takiej sytuacji ważne jest również dokonywanie szerokich konsultacji społecznych, aby w miarę możliwości zdecydowanie wcześniej rozwiązać potencjalne konflikty przestrzenne. Może bardzo często pojawiać się problem natury organizacyjnej związany z tym, że określona inwestycja jest uwzględniona w wydanej decyzji, a inwestor w najbliższym czasie po wydaniu tej decyzji nie ma możliwości natychmiastowego przystąpienia do działania. W związku z tym dany teren może być zagospodarowany w inny sposób (co znów w przyszłości wymusi procedurę wyłączeniową ujętą w specustawie drogowej).

Decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych dotyczące obwodnic miast wydawane były w różnym terminie, licząc od dnia złożenia wniosków. Mediana dla czasu wydania decyzji, licząc od dnia złożenia wniosku, wynosiła dla wszystkich badanych decyzji 293,5 dnia. Można więc przyjąć, że o taki okres procedura związana z inwestycjami drogowymi została przez ocenę oddziaływania na środowisko przedłużona. Podkreślić należy, że w przedstawionym zestawieniu znalazły się decyzje, które były wydawane w ciągu 60 dni, a także decyzje, których wydanie zajęło 1320, a nawet 1450 dni.

Tabela 2

Decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych wydane na budowę dróg

Województwo \ Rok	2008	2009	2010	Mediana dla okresu wydania decyzji w województwie (liczba dni)
Podlaskie	0	17	10	100
Kujawsko-pomorskie	0	1	3	208
Pomorskie	0	1	1	270
Śląskie	2	0	1	450
Świętokrzyskie	4	1	2	201
Łódzkie	4	5	5	137,5
Lubelskie	2	2	0	329,5
Warmińsko-mazurskie	2	5	1	157,5
Opolskie	5	7	bd	65,5
Wielkopolskie	1	1	0	92,5
Podlaskie	5	1	0	361,5
Zachodniopomorskie	0	0	2	326,5
Mazowieckie	6	7	4	225
Dolnośląskie	3	2	1	212,5
Lubuskie	1	2	1	420
Małopolskie	1	0	2	570

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska.

Zdecydowanie więcej w badanym okresie wydano decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dotyczących budowy dróg krajowych i autostrad (lub także dróg stanowiących drogi dojazdowe do dróg krajowych i autostrad). W badaniach nie uwzględniano budowy dróg typowo samorządowych ani inwestycji dotyczących urządzeń znajdujących się na drogach na przykład sygnalizacji świetlanych. Nie brano również pod uwagę inwestycji związanych z budową mostów. Z dokonanego zestawienia wynika, że najczęściej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych wydano w województwie podlaskim, mazowieckim, łódzkim i warmińsko – mazurskim. Można na marginesie dodać, że w gminach położonych w tych województwach jest również prowadzona najbardziej aktywna polityka przestrzenna w skali lokalnej. Otwartym zagadnieniem (do rozwinięcia w dalszych badaniach) będzie zróżnicowanie poszczególnych województw z punktu widzenia zaangażowania różnych podmiotów rozwoju regionalnego i lokalnego w zakresie kształtowania polityki przestrzennej, w tym działań dotyczących zrównoważonego rozwoju.

Brak decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dotyczących bezpośrednio dróg w wybranych województwach rekompensowany jest decyzjami o uwarunkowaniach środowiskowych związanych z innymi, zbliżonymi przedmiotowo

Tabela 3
Decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych wydane na rozbudowę i przebudowę dróg

Województwo \ Rok	2008	2009	2010	Mediana dla okresu wydania decyzji w województwie (liczba dni)
Podlaskie	11	8	13	78,5
Kujawsko-pomorskie	9	2	4	156,5
Pomorskie	3	7	5	105
Śląskie	10	6	7	308
Świętokrzyskie	1	1	2	225
Łódzkie	6	3	0	150
Lubelskie	5	1	0	303
Warmińsko-mazurskie	15	7	6	285
Opolskie	0	1	bd	39
Wielkopolskie	16	24	7	160
Podlaskie	4	4	2	155,5
Zachodniopomorskie	0	2	1	170
Mazowieckie	0	0	0	0
Dolnośląskie	0	5	0	405
Lubuskie	1	3	1	105
Małopolskie	1	2	5	135

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych uzyskanych w regionalnych dyrekcjach ochrony środowiska.

inwestycjami, na przykład inwestycjami dotyczącymi mostów w województwie małopolskim. W dużej części województw występuje tendencja, zgodnie z którą większa liczba wydanych decyzji wiąże się z krótszym okresem ich wydawania. Korelacja pomiędzy liczbą wydanych decyzji a medianą dla liczby dni ich wydania od dnia złożenia wniosku jest ujemna i wynosi $-0,377$. Z kolei mediana ogółem dla liczby dni oddzielających wydanie decyzji od złożenia wniosku wynosi 247,5 dnia. Jest to okres krótszy niż ten odnoszący się do inwestycji związanych z obwodnicami, ale jednocześnie wciąż stosunkowo długi. Również on powinien być brany pod uwagę przy okazji określania harmonogramu inwestycji.

Z tabeli 3 wynika, że decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych wydawanych w sprawach dotyczących rozbudowy i remontu dróg krajowych było zdecydowanie więcej niż decyzji w sprawie budowy dróg krajowych, autostrad oraz dróg do nich prowadzących. Zdecydowanie krótszy był też okres od dnia złożenia wniosku w sprawie wydania decyzji do dnia wydania decyzji. Mediana dla powyższego wynosi 156 dni. Powyższe potwierdza tezę, że zbyt długi okres wydawania decyzji nie stanowi w obecnym systemie czynnika blokującego bądź ograniczającego decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych. Najwięcej decyzji wydano w województwie wielkopolskim oraz warmińsko-mazurskim. Można dodać, że tego rodzaju inwestycje nie zawsze muszą stanowić przesłankę uza-

sadniająca wysoki poziom rozwoju regionalnego – zwłaszcza w zakresie konieczności dokonywanych remontów dróg. Działania takie świadczyć mogą bowiem o poziomie i zakresie wcześniejszych inwestycji drogowych – wymagających rozwinęcia i zmodyfikowania. Oczywiście, nie może to być wniosek generalny, odnoszony do wszystkich przypadków. Jednakże tego rodzaju inwestycje z punktu widzenia priorytetów rozwoju regionalnego nawet w wymiarze generalnym będą miały mniejsze znaczenie. Nie zmienia to oczywiście również względem tego przypadku wniesionych wcześniej uwag dotyczących zakresu i czasu wydawania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych.

Podsumowanie

Z przeprowadzonych badań wynika, że decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych stanowią istotne źródło wiedzy na temat stopnia zaawansowania poszczególnych inwestycji drogowych. Widoczne jest również, w których województwach proces inwestycyjny dotyczący dróg postępuje w większym zakresie, a w których województwach w mniejszym. Analiza czasu wydawania decyzji skłania do wniosku, że cała procedura, zwłaszcza w przypadku inwestycji dotyczących budowy dróg, może trwać pewien okres, który należy wkalkulować w cały proces inwestycyjny.

Decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych stanowią obecnie konieczny czynnik rozwoju regionalnego. Procedura związana z ocenami oddziaływania na środowisko umożliwia bowiem prowadzenie zdecydowanej większości inwestycji, gwarantując jednocześnie zachowanie walorów środowiskowych, co ma wartość nie tylko ekologiczną, ale również ekonomiczną. Instrument ten pełni w zarządzaniu rozwojem regionalnym kluczową rolę. Negatywne konsekwencje związane z przedłużeniem inwestycji rekompensuje znacząco, stanowiąca konsekwencją powyższego, ochrona środowiska.