

Jadwiga Zatorska-Sadurska

Niektóre problemy OOS w procedurze inwestycyjnej autostrad płatnych

Aktualny stan procesu lokalizacyjnego

Procedura lokalizacyjna autostrad płatnych obejmuje, zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych, dwa etapy: wskazania lokalizacyjne oraz ustalenie lokalizacji. Wskazania lokalizacyjne są pierwszym etapem, istotnym z punktu widzenia ochrony środowiska ze względu na wymóg wykonywania ocen: oddziaływania autostrady na środowisko, grunty rolne i leśne oraz na dobra kultury objęte ochroną. Drugi etap stanowi ustalenie lokalizacji poprzez decyzję wojewody. Co prawda nie ma wymogu sporządzania nowej oceny na tym etapie prac lokalizacyjnych, ale ocena wykonana do wskazań lokalizacyjnych jest uszczegółowiana i uzupełniana w dostosowaniu do skali analiz oraz warunków i wymagań określonych w postanowieniach właściwych organów uzgadniających przebieg trasy. Na dalszych etapach procesu inwestycyjnego wykonywane będą kolejne raporty OOS np. ocena rozwiązań projektowych zawartych w projekcie budowlanym, w których będą analizowane najbardziej istotne i konfliktowe problemy związane z realizacją i funkcjonowaniem autostrady.

Na obecnym etapie Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad kontynuuje proces przygotowania wniosków lokalizacyjnych dla kolejnych odcinków autostrad. Częścią tych wniosków są oceny oddziaływania autostrady na środowisko wykonywane przez biegłych z listy Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, którzy wykonują ją zgodnie z rozporządzeniem Ministra OŚZNiL z dnia 5 maja 1997 r.

Do dnia 31 stycznia br. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, a wcześniej Centralny Urząd Planowania, udzieliły wskazań lokalizacyjnych dla odcinków autostrad o łącznej długości 1 384 km czyli ok. 59% długości planowanych autostrad w Polsce (Rys.1). Na wskazania lokalizacyjne oczekuje kolejne 918 km odcinków autostrad, które mają przygotowaną dokumentację i złożone wnioski do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Do chwili obecnej sporządzono oceny oddziaływania autostrad na środowisko dla 2 302 km autostrad z czego uzgodnionych z Ministrem OŚZNiL zostało jedynie 1 480 km.

Przewiduje się, że w latach 1998 - 1999 Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad uzyska wskazania lokalizacyjne dla pozostałych odcinków autostrad. Uzyskanie tych wskazań uwarunkowane jest następującymi czynnikami:

- uzupełnieniem materiałów lokalizacyjnych dla odcinka autostrady A-1 Tuszyn - granica państwa z Czechami o dodatkowy wariant tzw. "górnicy" na terenie województwa katowickiego odcinek Sośnica –Rowień o długości ok. 25 km;
- opracowaniem materiałów dla nowego wariantu przebiegu autostrady A-4 na odcinku Przeworsk – Korczowa, długości ok. 50 km;
- wykonaniem dodatkowej oceny oddziaływania na środowisko, grunty rolne i leśne oraz na dobra kultury objęte ochroną, uzupełniającej dotychczasową dokumentację do wskazań, dla wariantu tzw. zewnętrznego przebiegu autostrady A-2 na odcinku Stryków-Siedlce, wraz z niezbędnym dla tej oceny zakresem prognoz ruchu;
- akceptacją przez Komisję ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko aneksu do oceny dla autostrady A-3 Szczecin - granica państwa z Czechami.

Tabela 1

	Autostrada A-1	Autostrada A-2	Autostrada A-4 / A-12	Autostrada A-3	Suma (km)
Planowana długość autostrady (km) (bez uwzględnienia wariantów)	564	651	738 + 35 (obwodnica Wrocławia)	365	2 353 (+ dł. A-8 = 2 600)
<i>Realizacja procesu lokalizacji</i>					
Odcinki ze wskazaniami lokalizacyjnymi w km, (% całej długości autostrady)	335 (59,4%)	363 (56%)	687 (89%)	0 (0%)	1 384 (59%)
Odcinki, o które ABiEA wystąpiła o wydanie wskazań lokalizacyjnych w km, (%)	229 (40,7%)	289 (44%)	35 (4,5%)	365 (100%)	918 (39%)
Odcinki, dla których przygotowywane są materiały do wskazań lokalizacyjnych, (%)	30 (wariant górniczy)	0	51 (7%)	0 (0%)	81 (3%)
Odcinki, dla których sporządzono oceny oddziaływania autostrady na środowisko w km i %	564 (100%)	651 (100%)	722 (93%)	365 (100%)	2 302 (98%)
Odcinki z uzgodnionymi przez MOŚZNiL ocenami w km i %	335 (59,3%)	458 (70%)	687 (89%)	0 (0%)	1 480 (63%)

Długość odcinków z wydanymi decyzjami lokalizacyjnymi w km, (% całej długości autostrady)	152 (27%)	362 (56%)	250 (32%)	0 (0%)	764 (32%)
Długość odcinków, dla których wystąpiono z wnioskami o wydanie decyzji w km i %	0 (0%)	0 (0%)	224 (30%)	0 (0%)	224 (10%)
Długość odcinków, dla których przygotowana jest dokumentacja do decyzji w km i %	183 (32%)	0 (0%)	213 (28%)	0 (0%)	396 (17%)

Dla odcinków autostrad które uzyskały wskazania lokalizacyjne Agencja przygotowuje materiały do decyzji o ustaleniu lokalizacji. Do końca stycznia br. decyzje lokalizacyjne wydane zostały dla 764 km, czyli 32% całej długości autostrad, a dla 224 km (ok. 10%) wystąpiono z wnioskami o wydania decyzji (Rys.2). Zakłada się, że w latach 1998-1999 wydawane będą sukcesywnie decyzje o ustaleniu lokalizacji dla następujących odcinków:

- A-1 odcinek Toruń (węzeł Czerniewice) Łódź (węzeł Tuszyn) a następnie Łódź - granica państwa z Czechami;
- A-2 Łódź (węzeł Stryków) – Siedlce;
- A-3 Szczecin - skrzyżowanie z autostradą A-2;
- A-4 Zgorzelec - Wrocław, Gliwice (węzeł Sośnica) - Katowice (węzeł Murckowska), Kraków (węzeł Balice) - Przeworsk, Przeworsk – Korczowa;
- A-12 cała autostrada od granicy z Niemcami (Olszyna) - Krzyżowa.

Formalne i proceduralne problemy lokalizacji autostrad

Z dotychczasowych doświadczeń wynika, że uzyskanie wskazań lokalizacyjnych oraz decyzji o lokalizacji autostrady jest procesem długotrwałym. Wynika to z wielu przyczyn. Przede wszystkim z obowiązującej procedury uzgodnień i opiniowania materiałów. Dokumentacja do wskazań opiniowana jest najpierw przez społeczną komisję ds. autostrad a następnie przez rządowe i samorządowe organy administracyjne. Obowiązujące prawo określa sposób udziału tych organów w procesie lokalizacji autostrad. W fazie przygotowania materiałów lokalizacyjnych Agencja występuje do wszystkich zainteresowanych rad gmin, sejmików samorządowych i wojewodów o zaopiniowanie w okresie 30 dni wnioskowanego przebiegu, udostępniając opracowane oceny oddziaływania autostrady na środowisko, grunty rolne i leśne oraz na dobra kultury. Opinie o wnioskowanych przebiegach autostrad mogą być traktowane jako wyraz poglądów społecznych, wyrażonych przez ich przedstawicieli, odnoszących się do realizacji a nawet celowości budowy autostrady. Orientacyjnie do końca roku 1997 Agencja otrzymała około 320 opinii. Gros stanowią opinie pozytywne. Wszystkie sejmiki wojewódzkie zaopiniowały

pozytywnie proponowane przebiegi. Opinie negatywne, stanowiące około 5% wszystkich opinii, generalnie nie dotyczą przebiegu autostrady (z wyjątkiem 7 gmin warszawskich), a głównie potrzeby uzyskania korzyści niemożliwych do spełnienia np. budowy węzła umożliwiającego połączenie dróg miejscowych z autostradą.

Tabela 2. Przykładowe wyniki opiniowania planowanych przebiegów autostrad płatnych w Polsce do roku 1997

Jednostka Opiniowana	Opinie pozytywne (bez warunków lub z warunkami)	Opinie negatywne	Opinie nie napłynęły w terminie = brak zastrzeżeń	Liczba jednostek do których wystąpiono o opinię	Liczba otrzymanych opinii
Rady gmin	245 (68%)	21 (7%)	92 (25%)	358 (100%)	266 (74%)
Sejmiki wojewódzkie	25	0	5	30	25
Wojewodowie	29	1	0	30	30
Rada ds. Autostrad (przy ministrze transportu)	8	0	0	1	8
Suma	306 (73%) (95%)	21 (5%) (5%)	97 (23%)	419 (100%)	323 (77%) (100%)

Źródło: dane Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad, Warszawa

Komplet materiałów do wskazań lokalizacyjnych Agencja przekazuje do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji skąd przekazywane są dalej do właściwych ministerstw w celu zaopiniowania oraz uzyskania postanowień uzgadniających przebieg danego odcinka autostrady. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji udziela wskazań lokalizacyjnych tylko wtedy gdy są pozytywnie zaopiniowane przez wszystkie ministerstwa. Jednym z organów uzgadniających przebieg jest MOŚZNIŁ. Oceny które stanowią integralną część dokumentacji do wskazań są opiniowane we właściwych departamentach tegoż ministerstwa oraz przez organ opiniodawczy ministra tzn. przez Komisję ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko. Podobna komisja działa przy Głównym Inspektorze Sanitarnym. Komisje te działają niezależnie od siebie i opiniują materiały z innych punktów widzenia. Do każdej opiniowanej oceny przygotowywane są na posiedzenia komisji koreferaty odnoszące się do poprawności merytorycznej i metodycznej oraz zgodności z rozporządzeniem Ministra OŚZNIŁ z dnia 5 czerwca 1995 r. w sprawie wymagań jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania na środowisko, grunty rolne i leśne oraz na dobra kultury objęte ochroną. W posiedzeniach Komisji ds. OOS uczestniczą również

przedstawiciele organizacji i ruchów ekologicznych, wydziałów ochrony środowiska Urzędów Wojewódzkich i innych zainteresowanych jednostek administracyjnych.

Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad zamówiła u biegłych z listy MOŚZNiL oceny dla wszystkich odcinków autostrad płatnych (z wyjątkiem autostrady A-8) ale nie wszystkie uzyskały postanowienia uzgadniające. Większość z wykonanych ocen wymagała zgodnie ze stanowiskiem Komisji ds. Ocen uzupełnień i poprawek. Agencja wychodząc z założenia, że to biegły z listy MOŚZNiL jest jedynie kompetentną osobą do opracowania oceny nie ingerowała w jej przygotowanie, traktując ich odbiór wyłącznie formalnie, chyba, że stwierdzony został ewidentny brak w zakresie problematyki oceny. Biegli wykonując oceny interpretują w miarę swoich możliwości dość ogólne zapisy rozporządzenia. Jak wynika z dotychczasowej praktyki bardzo często są sytuacje kiedy to członkowie Komisji ds. Ocen "wypełniają" inną treścią niż biegli przepisy rozporządzenia. Minister zazwyczaj nie uznaje racji biegłych żądając uzupełnień do wykonanych ocen w formie dodatkowych aneksów. Dla każdego wykonanego aneksu obowiązywała taka sama procedura uzgodnień jak dla oceny co wyraźnie przedłużało proces uzgodnień i uzyskiwanie wskazań lokalizacyjnych. Przygotowanie oceny przez biegłego trwa około pół roku, natomiast jej opiniowanie i uzgadnianie wraz z aneksami dochodzi w niektórych przypadkach do ponad półtora roku.

Równie długotrwałym procesem jest uzyskiwanie ostatecznych decyzji lokalizacyjnych. Wynika to zarówno z procedur uzgodnień, opiniowania i informowania społeczeństwa o podejmowaniu decyzji jak również z czasu uprawomocnienia decyzji przy możliwości składania od niej odwołań i skarg.

Wniosek o wydanie decyzji powinien zawierać wymagane odrębnymi przepisami zezwolenia i stanowiska właściwych organów np. opinie wojewódzkiej komisji ochrony przyrody czy uzgodnienia z użytkownikami infrastruktury technicznej znajdującej się w kolizji z autostradą. Przed wydaniem decyzji Wojewoda zobowiązany jest udostępnić informacje zawarte w ocenach oddziaływania na środowisko wojewódzkim organom ochrony środowiska, organom samorządowym i organizacjom ekologicznym. Wojewoda zobowiązany jest jednocześnie zawiadomić zainteresowanych, w tym organizacje ekologiczne, o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji np. w drodze obwieszczeń w urzędach gmin i w prasie lokalnej. Decyzja o ustaleniu lokalizacji jest decyzją administracyjną od której istnieje możliwość odwołań i składania skarg zarówno przez pojedyncze osoby jak i organizacje. Dotychczasowe odwołania ABiEA od decyzji spowodowane są zazwyczaj nie przestrzeganiem przez organ je wydający warunków jakim one powinny odpowiadać, zgodnie z przepisami ustawy o autostradach płatnych. Przykładowo powodem odwołania może być np. część zapisu w decyzji dotycząca wymagań w zakresie szczegółowych rozwiązań i urządzeń technicznych, przedwczesnych bo wyprzedzających rozwiązania jakie zaproponowane będą w projekcie budowlanym. Zdarzały się też protesty grup mieszkańców i organizacji ekologicznych których rozpatrzenie przez Prezesa

Urzędu Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast (od którego decyzji przysługuje skarga do NSA) lub rozpatrzenie przez NSA wymaga zawsze sporo czasu.

W fazie wskazań lokalizacyjnych wystąpiło kilka protestów osób fizycznych, grup społecznych i organizacji ekologicznych dotyczących odcinków autostrad A-2 i A-4 z czego część została oddalona przez NSA. Jednym z rozwiązań konfliktów powstałych na tle przebiegu autostrady było wynegocjowanie wariantu kompromisowego np. w gminie Poźrzadło. Nie zawsze jednak możliwe jest znalezienie wariantu trasy wolnego od konfliktów społecznych i satysfakcjonującego wszystkich mieszkańców, przykładowo w gminie Zbuczyn Poduchowny mieszkańcy podzielili się na zwolenników i przeciwników zarówno trasy podstawowej zapisanej w miejscowym planie zagospodarowania jak i trasy wariantowej do niej. Czasem sprzeciw grupy społeczności budzi trasa wybrana i zatwierdzona uchwałą Sejmiku Samorządowego, czy rady gminy lub miasta jak np. obwodnica Wrocławia.

Metodologiczne i merytoryczne problemy wykonawców ocen

Jak już zasygnalizowano wcześniej oceny oddziaływania na środowisko, wykonywane na etapie wskazań lokalizacyjnych, często wymagają poprawek i uzupełnień. Jakie były główne powody braku akceptacji ocen i zarzuty stawiane biegłym?

Zapisy rozporządzenia w sprawie ocen są na tyle ogólne, że można je wypełniać różną treścią w zależności od wiedzy i umiejętności czy to biegłych, czy ekspertów opiniujących ocenę. Ponieważ trudno zarzucić wszystkim biegłym brak kompetencji dlatego należy sądzić, że główną przyczyną ich kłopotów jest różnorodne interpretowanie zapisów rozporządzenia w którym brak jest szczegółowych odniesień określających np. wymagania co do stosowanych technik prognostycznych, metod, czy do szczegółowości analiz.

Największe kłopoty sprawiało biegłym prognozowanie oddziaływań i określanie skali i zasięgu wpływu autostrady na otoczenie. Wszystkie oddziaływania wyrażane są jakościowo lub ilościowo, w zależności od przyjętej metodologii i właściwości analizowanego komponentu środowiska. W prognozowaniu używanych jest wiele technik prognostycznych, czasem modele matematyczne ale najczęściej metody sprowadzające się jedynie do oszacowania zmian. Brak doświadczenia w tym zakresie oraz brak formalnych zaleceń co do wyboru metod były często przyczyną rozbieżności poglądów biegłego i ekspertów oceniających oceny. Dotyczy to szczególnie wyboru metod obliczeniowych dla zanieczyszczeń powietrza i poziomu hałasu. W Polsce dopuszczalne są np. dwie metody obliczania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza i każda z nich bazuje na zupełnie innych założeniach i praktycznie bezpośrednio ich porównanie jest niemożliwe. Prawidłowo powinna obowiązywać jedna metodyka ale jak na razie nie zrobiono nic w tym kierunku. Na etapie wskazań lokalizacyjnych brak jest często

odpowiednich danych dla właściwego obliczenia i określenia stopnia uciążliwości autostrady dla otoczenia. Brak ujednoczenia technik badawczych a szczególnie metod obliczeń oraz wskaźników emisji i dostosowania ich do poziomu wiedzy i wykonywanych analiz może nie miałby dużego znaczenia na etapie wskazań lokalizacyjnych gdyby nie rzutowało na niepewność i rozbieżności uzyskanych wyników prognozowania przez różnych biegłych.

Innym problemem który ostatnio wywołuje wiele dyskusji i polemik jest rozumienie zapisu rozporządzenia dotyczącego potrzeby identyfikacji wariantów rozwiązań lokalizacyjnych. Wariantowanie przebiegu tras ma szczególne znaczenie na poziomie prac studialnych i planistycznych a więc wyprzedzających wykonywanie oceny do wskazań lokalizacyjnych. Poszukiwaniu i wyborowi lokalizacji inwestycji towarzyszy wtedy proces wielokryterialnych analiz optymalizacyjnych prowadzących do prawidłowego kształtowania przestrzennych struktur zagospodarowania kraju, regionu czy gminy. Przykładowo, prace studialne nad przebiegiem autostrady A-3 prowadzone były w latach 90-tych dla około 17 wariantów przebiegu trasy przez różne zespoły planistyczne w tym również w ramach studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego województw oraz prac nad miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego gmin. Za szczególnie cenne uznać należy wszelkie studia ekologiczne towarzyszące sporządzaniu planów miejscowych, w tym szczegółowe badania ekofizjograficzne i inwentaryzację przyrodniczą, które stanowią podstawy do planowania struktur zagospodarowania przestrzennego oraz identyfikacji zagrożeń środowiska. Biorąc pod uwagę kilkudziesięcioletnie doświadczenia fizjografii urbanistycznej i regionalnej w tym zakresie oraz znaczenie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania w kształtowaniu świadomości społecznej najbardziej bezpiecznym z punktu widzenia konfliktów społecznych i kolizji przyrodniczych jest ustalanie zasadniczego korytarza autostrady w nawiązaniu do ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz do przepisów prawnych traktujących te plany jako akty prawa miejscowego. Jak wynika z dotychczasowych doświadczeń każda zmiana ustalenia miejscowego planu zagospodarowania, dotycząca korytarza autostrady, rodzi opory grup społeczności lokalnej i to zarówno tych którzy wierząc w jego znaczenie respektowali jego ustalenia wstrzymując się od wszelkiego inwestowania na terenie rezerwowanym pod autostradę jak również tych których zaskoczyła zmiana i nowy przebieg trasy przechodząc np. przez ich działkę. Dlatego duże znaczenie ma poszanowanie wyników prac i ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w wyznaczaniu korytarza autostrady. Trudno też ingerować w pozytywne opinie i decyzje podejmowane przez władze samorządowe będące przedstawicielami określonych społeczności np. uchwały rady miasta i gminy ustalające przebieg korytarza autostrady w planie. Do wyznaczania nowych wariantów przebiegu trasy w ramach wykonywanej oceny należy podchodzić bardzo ostrożnie ponieważ lokalizacja każdej inwestycji a szczególnie autostrady wynika z wielu innych uwarunkowań. Dla nowych, proponowanych wariantów należałoby przeprowadzić ponownie całą procedurę negocjacyjno - uzgodnieniową z gminami. Poszukiwanie nowych lokalnych wariantów przebiegu trasy powinno dotyczyć tylko tych sytuacji gdy biegły ewidentnie stwierdzi, że na danym obszarze

występują warunki i wartości przyrodnicze wykluczające budowę autostrady. Jak wynika z dotychczas wykonanych ocen generalnie (z wyjątkiem niektórych odcinków) nie wystąpiły takie ekstremalne warunki które wykluczyłyby budowę i zmuszały do poszukiwań nowych przebiegów trasy. Ze względu jednak na przewidywane negatywne oddziaływania autostrad na otoczenie (np. na klimat akustyczny, jakość powietrza czy ekosystemy leśne) oraz wynikające z nich różne kolizje konieczne stało się skoncentrowanie się biegłych na określaniu warunków i ograniczeń wprowadzenia autostrady do środowiska. Określane są one w ocenach na podstawie oszacowań opartych na możliwie najniekorzystniejszych prognozach.

Przewidywane koszty urządzeń ochrony środowiska

Oceny oddziaływania autostrad na środowisko są podstawą do zaprojektowania w dokumentacji technicznej (projekty wstępne) rozwiązań technicznych i technologicznych oraz systemu urządzeń, które będą chronić środowisko przed uciążliwością autostrad. Nie wchodząc w szczegółowy opis propozycji i rozwiązań projektowych można stwierdzić, że są one zgodne ze współczesnym poziomem wiedzy światowej w tym zakresie, i rozwiązaniami stosowanymi w innych krajach europejskich co daje nadzieję na dotrzymanie obowiązujących normatywów oraz na maksymalną ochronę środowiska oraz zdrowia ludzi przed zagrożeniami. Budowa autostrad jako płatnych oznacza, że koncesjonariusz będzie zobowiązany do spełnienia wszelkich warunków ochrony środowiska określonych we wskazaniach lokalizacyjnych i decyzji wojewody o ustaleniu lokalizacji a w późniejszym etapie w pozwoleniu na budowę. Uwzględnienie tych warunków w projekcie budowlanym a następnie podczas budowy i eksploatacji autostrad stanowi podstawowy wymóg dla koncesjonariusza. W ten sposób nakłady na budowę autostrad płatnych obejmują również środki niezbędne do realizacji programu zabezpieczeń środowiska przed ich uciążliwością. Nie można tego powiedzieć o innych drogach. Przykładowo, według szacunków nakładów na budowę autostrady A-2 na odcinku Świecko - Konin urządzenia ochrony środowiska stanowią około 10-11% ogółu nakładów. W koszty te wliczane są różne elementy, z tym, że największe udziały ma przebudowa ujęcia wody "Dębina", wiadukty dla zwierząt i przepusty ekologiczne, ekrany akustyczne, zieleń osłonowa oraz zbiorniki ekologiczne i zbiorniki odparowujące. Dla innych odcinków planowanych autostrad koszty te szacowane są różnie, w granicach 8-11%.

Kontynuacja procesu OOS

Podstawowym narzędziem ochrony środowiska w realizacji programu budowy autostrad jest ocena oddziaływania autostrady na środowisko nawiązująca do wszelkich prac planistycznych i ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Ocena wykonana do wskazań lokalizacyjnych wpływa na zakres i problematykę kolejnych ocen oraz decyduje o rozwiązaniach projektowych oraz o warunkach ochrony środowiska określanych w decyzjach wojewodów. Z etapu wskazań lokalizacyjnych i decyzji ustalających lokalizację autostrady wynikają różne wnioski dla koncesjonariusza związane z ponoszonymi przez niego kosztami urządzeń ochrony środowiska.

W kolejnych etapach procesu inwestycyjnego ocena powinna mieć coraz wyższy poziom szczegółowości dostosowany do skali analiz prac projektowych i realizacyjnych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami ocena oddziaływania autostrady na środowisko wykonywana jest na trzech etapach procedury inwestycyjnej: do wskazań lokalizacyjnych, do projektu budowlanego oraz dla istniejących odcinków autostrad lub towarzyszących jej obiektów. Ocena wykonywana do projektu budowlanego ma za zadanie określenie skuteczności rozwiązań projektowych zaproponowanych w projekcie budowlanym przy dokładnej prognozie oddziaływań autostrady szczególnie dla wszystkich odcinków i miejsc kolizyjnych. Realizacja zaleceń tej oceny powinna nastąpić już w trakcie budowy. Znaczenie tej oceny jest bardzo duże ze względu na fakt, że zgodnie z obowiązującym prawem, pozwolenie na użytkowanie obiektu nie zostanie wydane jeżeli nie zostaną wykonane urządzenia ochrony środowiska.

Po uzyskaniu pozwolenia na użytkowanie następuje etap eksploatacji autostrady. Zgodnie z przepisami prawa budowlanego koncesjonariusz jest obowiązany użytkować obiekt zgodnie z wymaganiami ochrony środowiska. Instrumentem umożliwiającym potwierdzenie respektowania przez niego wszelkich wymagań i norm jest znowu OOS. Podstawy do jej wykonania powinien stanowić monitoring środowiska oraz wyniki kontroli stanu urządzeń ochrony środowiska i sprawności technicznej elementów autostrady narażonych na działanie różnych czynników. Pomiędzy poszczególnymi ocenami powinno wystąpić wyraźne sprzężenie; ocena wykonana dla kolejnego etapu powinna stanowić kontynuację poprzedniej, powinna być również spójna z etapami podejmowania decyzji.

dr Jadwiga Zatorska-Sadurska
Agencja Budowy
i Eksploatacji Autostrad