

Tomasz Parteka

Warunki równoważenia rozwoju dróg ruchu szybkiego w Polsce (z doświadczeń OOS autostrad)

Autostrady i drogi ekspresowe są najsilniejszym elementem zagospodarowania mogącym istotnie zmienić polską przestrzeń na przełomie XX i XXI wieku. Jednocześnie rozmieszczenie potencjałów w tej przestrzeni determinuje kształt i tempo realizacji sieci autostrad i dróg ekspresowych. Tym bardziej, iż wobec strategii rządu polegającej na założeniu, że uda się wybudować 2 600 km autostrad przy zaangażowaniu 15 - 20% środków publicznych - resztę mają pokryć konsorcja montażu kapitałowego na rynku międzynarodowym. Żaden odpowiedzialny inwestor nie podejmie działań nie mając pewności zwrotu włożonego kapitału w postaci opłat za korzystanie z autostrady w okresie 15 - 20 lat. To zaś oznacza potrzebę osiągnięcia natężenia ruchu rzędu 20 000 pojazdów na dobę. Z kolei tak duże obciążenia ruchu są w stanie generować duże ośrodki aktywności (potencjały) legitymujące swoimi powiązaniem komercyjnymi potrzebę przemieszczania ładunków i ludzi. Tranzyt międzynarodowy ma tutaj drugorzędne znaczenie ilościowe (10 - 20%), co nie umniejsza znaczenia tranzytu drogowego dla innych korzyści (np. dla portów).

Niestety (dla inwestorów), a na szczęście (dla środowiska) takie natężenia ruchu są pewne tylko na niektórych odcinkach planowanej sieci autostrad. Strategia międzynarodowych konsorcjów jest prosta i logiczna. Uzyskać koncesje na budowę, eksploatację i pobieranie opłat (w systemie BOT) na odcinki najwyższej rentowności. Resztę problemu pozostawić władzom państwowym. Jest to myślenie rynkowe i trudno mieć do kogoś pretensje. Zamknięcie tej rundy złudzeń i nadziei nastąpi jeszcze w 1998 roku.

POLITYKA PRZESTRZENNA PAŃSTWA

Sieć autostrad i dróg ekspresowych jest elementem spójnego systemu transportowego kraju, za którego realizację jest odpowiedzialny rząd, zaś którego kompleksową racjonalność formułuje jedyny strategiczny, stabilny jak dotąd, dokument rządowy: „*Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju POLSKA 2000 PLUS*”, której projekt przygotowało Rządowe Centrum Studiów Strategicznych.

Jako podstawowe kryterium formułowania polityki przestrzennego zagospodarowania kraju przyjęto kryterium równoważenia rozwoju, to znaczy takiego rozwoju, który zaspokajając potrzeby obecnej generacji - nie ograniczy przyszłym pokoleniom możliwości zaspokajania ich własnych potrzeb; ma to być rozwój trwały, stabilny, zdolny do przetrwania i samo podtrzymujący się. Równoważenie rozwoju jest jednak w przypadku każdej przestrzeni, a tym bardziej w przypadku polskiej (bo podlegającej dynamicznym przekształceniom) procesem bardzo trudnym i kosztownym. Szczególnie trudnym ze względu na historyczną konieczność osiągnięcia przez polską przestrzeń waloru konkurencyjności wobec otwarcia europejskiego Polski.

Drugim czynnikiem jest oddziaływanie globalizacji wyrażające się zaostrzeniem tendencji polaryzacji w zagospodarowaniu przestrzennym kraju. Polaryzacja zaś wynika m.in. z działania mechanizmu rynkowego wyboru najefektywniejszych miejsc (nisz) działalności gospodarczej. W koncesyjnym scenariuszu budowy autostrad w Polsce mamy właśnie do czynienia z mechanizmem polaryzacyjnym koncentracji inwestycji grup kapitałowych na odcinkach najefektywniejszych. Stąd najłatwiejsze było zawarcie umów koncesyjnych na zachodnie odcinki trasy A-2 i A-4. Trudniejsze będzie dla północnego odcinka A-1. Jeszcze zaś trudniejsze, o ile w ogóle możliwe, na wschodnie odcinki A-2 i A-4 oraz A-3.

Oczywiście racjonalna polityka przestrzenna państwa nie może pozostawać bierna wobec takiego, dość oczywistego acz niechętnie artykułowanego, mechanizmu. Stąd bardzo ważne stwierdzenie w „Koncepcji ...”: *„Po wyczerpaniu procesu koncesyjnego przewiduje się kontynuację realizacji sieci dróg ruchu szybkiego w standardzie technicznych dróg ekspresowych”*¹. Jest to bardzo ważny moment zarówno dla dalszego kreowania dróg ruchu szybkiego (autostrad i dróg ekspresowych) w Polsce, jak i ocen oddziaływania tych dróg na środowisko.

Rada Ministrów rozporządzeniem z 23 stycznia 1996 r. (Dz.U. Nr 12 poz. 63) ustaliła sieć autostrad i dróg ekspresowych o łącznej długości 6 770 km, w tym 2 600 km autostrad. „Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju” inkorporowała tę sieć jako element stabilizujący w tej fazie prac planistycznych. Jednocześnie w zaleceniu 10.3 (str. 63)

¹ *Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju „Polska 2000 Plus”, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Warszawa 1997, str. 34*

wskazała Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej jako odpowiedzialnego za opracowanie:
„Zweryfikowanego programu rozwoju sieci dróg ruchu szybkiego oraz modernizacji sieci dróg
ruchu szybkiego oraz modernizacji istniejących sieci dróg”.

DROGI EKSPRESOWE KOLEJNYM ZADANIEM DLA OOS

Dla wszystkich znających twarde realia mobilizacji kapitału prywatnego (głównie zagranicznego) jest oczywistym, że w systemie koncesyjnym nie da się zbudować w Polsce pełnej (2 600 km) sieci autostrad płatnych. Oznacza to:

- wyczerpanie i zawężenie pola działania ustawy z 27 października 1994 r. o autostradach płatnych wraz z pochodnymi przepisami dotyczącymi ocen oddziaływania autostrad na środowisko,
- podjęcie (pilne!) ocen oddziaływania na środowisko dróg ekspresowych jako inwestycji mogących pogorszyć stan środowiska, w trybie lokalizacyjnym ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z 1994 r. wraz z nowelizacjami (ostatnia z 22 sierpnia 1997 r.).

Uznając, że mamy do czynienia z wyczerpywaniem się pewnej fazy lokalizacji i ocen oddziaływania autostrad na środowisko, warto się pokusić o próbę reasumpcji dotychczasowych doświadczeń funkcjonowania ustawy o autostradach płatnych z 1994 r. zarówno w odniesieniu do dalszego procesu lokalizacyjnego autostrad jak i procesu lokalizacyjnego dróg ekspresowych. Przypomnijmy, że oba tytuły inwestycyjne objęte są różnymi procedurami lokalizacyjnymi.

W ODNIESIENIU DO AUTOSTRAD PŁATNYCH (w trybie ustawy o autostradach płatnych, ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska oraz prawa budowlanego):

- **wskazań lokalizacyjnych** udziela Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji po uzgodnieniu m. in. z Ministrem Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa,
- **wniosek o udzielenie wskazań lokalizacyjnych** zawiera m.in. ocenę oddziaływania autostrady na środowisko, sporządzoną przez biegłych **wskazanych** przez Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, ocenę oddziaływania autostrady na grunty rolne i leśne, sporządzoną przez wojewodów, ocenę oddziaływania autostrady na dobra kultury, sporządzoną przez biegłego z listy rzeczoznawców Ministra Kultury i Sztuki,
- **decyzję o ustaleniu lokalizacji**, na wniosek Prezesa Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad, wydaje wojewoda,

- **pozwolenie na budowę autostrady wydaje wojewoda**; wtedy także powinna być wykonana ocena oddziaływania na środowisko - w trybie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (art.68 i 70 ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska).

W ODNIESIENIU DO DRÓG EKSPRESOWYCH (w trybie ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym oraz ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska oraz prawa budowlanego):

- drogi ekspresowe ujęte w **programie zadań rządowych służących realizacji ponad lokalnych** celów publicznych, mogą być realizowane pod warunkiem wprowadzenia do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (uchwalony przez radę gminy, jako **przepis gminny**) jest podstawą **decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu drogi ekspresowej**, którą wydaje wójt, burmistrz lub prezydent miasta w uzgodnieniu z wojewodą na podstawie m.in. oceny oddziaływania na środowisko, sporządzonej przez biegłych z listy ministra ochrony środowiska;
- **uzgodnienie projektu budowlanego** wymagane do uzyskania **decyzji o pozwoleniu na budowę** następuje m. in. na podstawie oceny oddziaływania na środowisko.

Wyraźnie przedstawiona odrębność obu procedur nakazuje bardzo uważną analizę dotychczasowych doświadczeń wykonywania ocen oddziaływania na środowisko dla drogowych inwestycji liniowych. Źródłem tych doświadczeń jest obserwacja czteroletniego okresu wykorzystywania OOS dla autostrad, zaś pozycją obserwatora jest Komisja ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko przy Ministrze Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Przez Zespół Zadaniowy ds. Autostrad tejsze Komisji przeszły bowiem wszystkie OOS autostrad.

PODSTAWY PRAWNE I MERYTORYCZNE OOS AUTOSTRAD

Zarówno ustawa o autostradach płatnych jak i ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym powstały w 1994 r. Jednak wyłączenie postępowania lokalizacyjnego autostrad z procedury ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym, spowodowało wiele sytuacji potencjalnie konfliktogennych. Jest to bomba zegarowa z opóźnionym zapłonem. Czas odmierzany jest tempem przybliżenia się fazy wydania pozwolenia na budowę (co będzie czynił wojewoda) i utrwalenia tej decyzji w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (które uchwalają rady gminy). Wtedy to dojdzie do konfrontacji: **na ile administracja rządowa uchroniła społeczność lokalną od negatywnych skutków oddziaływania autostrad oraz**

respektowała interes osób trzecich. Komisja ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko od początku zauważała ten problem starając się dokonać maksymalnej konkretyzacji skutków wpływu na środowisko, już na bardzo początkowym etapie, bo przecież zaledwie wskazania lokalizacyjnego dla korytarza autostradowego oraz oceny tego przebiegu. Jednocześnie tylko w tej fazie procesu lokalizacyjnego Komisja ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko ma szansę uczestniczyć. Dlaczego wydawało się to takie ważne?

Rejestrowane w czasie czterech lat, zachowania reprezentantów województw przez które przebiegają trasy autostradowe - nie napawają optymizmem. Niemal wszystkie województwa uwierzyły, że wraz z autostradą spłynie powszechny dobrobyt, zniknie bezrobocie, zaś dopominanie się o respektowanie skomplikowanych działań chroniących zdrowie ludzi i środowisko jest tylko niepotrzebnym przedłużaniem procedury.

Niestety postęp prac lokalizacyjnych nie przynosi dobrych wiadomości. Wojewodowie poddają się naciskom inwestora i redukują w decyzjach o ustaleniu lokalizacji autostrad wymagania dotyczące urządzeń ograniczających negatywne oddziaływania na zdrowie ludzi i środowisko. Oczywiście idzie o pieniądze inwestora prywatnego. A są to koszty niemałe.

Autostrada na odcinku małego nasilenia konfliktów jest obciążona 5 - 7% kosztów na (1 km) na zapewnienie wymagań ochrony środowiska. W przypadku odcinków bardzo konfliktowych, a więc wymagających dużych inwestycji łagodzących - koszty te mogą wynosić nawet 20%. Jest więc o co się bić!

Nie jest znany dotąd przypadek, aby wojewoda spowodował wykonanie OOS dla fazy uzgodnienia projektu budowlanego. Procedura lokalizacyjna jeszcze do tego etapu nie doszła. Kiedy to nastąpi wówczas uzyskamy odpowiedź na wątpliwości:

- czy zostały wykorzystane informacje, wnioski i zalecenia zawarte w OOS wykonanej na etapie wskazań lokalizacyjnych?
- czy aparat wojewody zdoła wyegzekwować właściwą jakość i zgodność z przepisami OOS wykonanych przez biegłego z listy Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa wobec braku zaplecza eksperckiego i społecznego (tylko w wyjątkowych województwach (np. płockie) występują społeczne komisje ocen oddziaływania na środowisko)?
- czy wojewodowie zdołają zapewnić możliwości udziału społeczeństwa w procedurze?

ZAKRES I JAKOŚĆ OOS AUTOSTRAD

Jakość każdego produktu zależy od wykonawcy oraz odbiorcy. Wykonawcy doskonalą swój produkt w warunkach konkurencji. Odbiorcy regulują rynek konkurencji przyjmując produkt bądź go odrzucając. Mechanizm ten działa podobnie przy produkcji i konsumpcji ciastka, jak i przy wykonywaniu i odbiorze OOS. Niestety w przypadku OOS autostrad mechanizm ten zakłócił już na początku Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Pismem z 18 maja 1995 r. przesłał do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej listę biegłych w zakresie ocen oddziaływania na środowisko, złożoną z 29 przedsiębiorstw i instytutów - z czego 12 związanych było z geologią. Dla wszystkich znających personalia, sytuacja była jasna, jako że OOS podlegały Głównemu Geologowi Kraju (w randze vice ministra). Okazało się to kryterium podstawowym i jedynym, a żadne inne nie zostało ujawnione. Dlaczego jednak na tej liście znalazł się, szacowny skądinąd, Instytut Podstawowych Problemów Techniki Polskiej Akademii Nauk - nikt nie zdołał dociec. Efekty nie kazały długo na siebie czekać. Oto „biegli” okazali się przebiegli i będąc niekompetentni w zakresie wykonywania OOS, po wygranu przetargu na opracowania, podzlecili ich wykonanie różnym innym instytucjom i osobom. Tu trzeba oddać sprawiedliwość, że wśród zespołów autorskich znalazły się także osoby z uprawnieniami rzeczoznawców Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa. Ale dobrane zostały także osoby niekompetentne i przypadkowe. Tak więc znany z dawnej epoki styl biurokratyczno-nakazowy zakwitł dzięki mechanizmowi rynkowemu.

Co w takiej sytuacji powinien zrobić odbiorca płacący za OOS, czyli Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad? Oczywiście ostro weryfikować produkt - odrzucając zły, a przy minimalistycznej postawie - produkt niekompletny. A cóż robi ABiEA? Przekazuje do uzgodnienia wnioski o wydanie wskazań lokalizacyjnych wraz z OOS konkretnej autostrady do Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, ten zaś kieruje na Komisję ds. OOS, która siłami koreferentów stwierdza braki, złą jakość, itp. i obraduje godzinami jak z tego wybrnąć popędzana głosami przedstawicieli społeczeństwa, głównie zaś administracji regionalnej, która od początku wie, że OOS jest dobra, a Komisja marudzi.

Ten wielce uproszczony opis problemu ma wiele źródeł:

Po pierwsze: Rozporządzenie Ministra OŚZNiL z 5 czerwca 1995 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania na środowisko, grunty rolne i leśne oraz dobra kultury objęte ochroną, obarczone było od początku błędami, uniemożliwiającymi jego sensowne egzekwowanie. Niewykonalne okazały się szczególnie punkty dotyczące

identyfikacji wpływu autostrady na zdrowie ludzi. Komisja OOS wielokrotnie wnioskowała, aby Ministerstwo OŚZNiL wspólnie z Ministerstwem Zdrowia i Opieki Społecznej, zróżnicowały metodyki i metodologie sporządzania prognoz oddziaływania autostrad.

Niewykonalne, a jeszcze trudniejsze do pokazania na mapie o skali 1:25000, okazało się wyznaczenie granic obszaru ponadnormatywnego oddziaływania autostrady na środowisko i sposobu jego zagospodarowania. Jest to jeden z najistotniejszych elementów OOS, ale nie jest on możliwy do sprecyzowania w sytuacji, kiedy znany jest generalny przebieg (pas rezerwacji). Komisja wypracowała formułę rekomendacji przy rozpatrywaniu autostrad A-1, A-2 i A-4 trzech stref oddziaływania (od krawędzi jezdni):

- **strefy (obszaru) oddziaływań ekstremalnych** o zasięgu do 20 m (zanieczyszczanie powietrza) i 40 m (hałas),
- **strefy zagrożeń** o zasięgu do 50 m (zanieczyszczanie powietrza) i 80 m (hałas),
- **strefy uciążliwości** o zasięgu od 150 do 300 m (hałas).

Takie strefowanie powinno być przyjęte do planów zagospodarowania przestrzennego oraz tworzenia obszarów ograniczonego użytkowania. Obszary te tworzy (zgodnie z ustawą o ochronie i kształtowaniu środowiska) w drodze rozporządzenia - wojewoda określając: granice obszaru, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania z terenu wynikający z oceny oddziaływania na środowisko.

Jednocześnie Komisja ds. OOS wielokrotnie i bezskutecznie wnioskowała do MOŚZNiL o rozwinięcie prac eksperckich dotyczących ponadnormatywnego oddziaływania autostrady na środowisko i sposobu zagospodarowania jej otoczenia.

Po drugie: w ciągu czterech lat funkcjonowania zarządzenia o OOS autostrad, nie udało się dogadać, mimo ciągłych zaleceń - ocen oddziaływania: na środowisko, na grunty rolne i leśne oraz na dobra kultury. Każda z tych ocen biegnie swoim trybem, mimo oczywistych nakładów. A przecież jest oczywistym, że grunty rolne i leśne stanowią istotny element środowiska i nie można tego problemu oddzielać. Jak bowiem przeprowadzić szacunek utraty potencjału produkcyjnego gruntów rolnych (co nakazuje ocena oddziaływania na grunty rolne) bez określenia obszaru ponadnormatywnego oddziaływania autostrady - gdzie nie powinno się prowadzić działalności rolniczej, upraw i hodowli?

Po trzecie: wykonawcy OOS autostrad bardzo dowolnie traktowali wymóg określony zarządzeniem co do identyfikacji z punktu widzenia wpływu na środowisko i zdrowie ludzi

wariantów lokalizacyjnych autostrady i dla porównania - wariant polegający na niepodjęciu budowy autostrad (tzw. wariant „0”). Praktycznie, gdyby stosować rygorystycznie ten wymóg, żadna z OOS nie powinna uzyskać pozytywnej opinii Komisji. Mieliśmy bowiem do czynienia nawet z sytuacjami, gdzie wykonawca OOS autostrady A-3 wręcz odmówił analizy wariantu „0”. Często występowały też warianty lokalizacyjne powstałe przed kilkunastoma laty w trakcie prac nad planami zagospodarowania przestrzennego gmin, gdy kryterium wiodącym była głównie arbitralna ochrona gruntów rolnych. Autorzy OOS autostrad, wspierani przez przedstawicieli władz administracji regionalnej, uznawali te warianty za dobre, bo kiedyś rady gminne je przyjęły. W ogóle problem wariantowania jest szczególnie drażliwym ze względu na utratę od 2 000 r. mocy prawnej wszystkich planów zagospodarowania przestrzennego wykonanych w trybie starej ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym (przed 1994 r.).

Po czwarte: OOS wykonywane są dla przebiegu liniowego autostrady głównie ze względu na oddziaływanie pojazdów w ruchu. Tymczasem integralnym elementem inwestycji autostradowych są także miejsca obsługi podróżnych o różnym poziomie wyposażenia (np. usługi) i różnym stopniu oddziaływania na środowisko. Także węzły jak np. Stryków (skrzyżowanie A-1 i A-2) wymagają innego, bardziej rozwiniętego analizowania zwłaszcza w aspekcie wyznaczenia stref ograniczonego użytkowania.

Po piąte: nadal ogromną trudność sprawia wykonawcom OOS autostrad opracowanie streszczeń w języku niespecjalistycznym. Jest to istotna bariera udziału społeczeństwa w procedurze, co jest jej istotnym elementem w krajach europejskich. Jest to także często przyczyną złych prezentacji w mediach wypaczających sens i istotę OOS.

POTRZEBA PRZEWODNIKA DOBREJ PRAKTYKI

Wymagania stawiane reglamentowanej grupie wykonawców OOS autostrad, określone w zarządzeniu, znajdują bardzo zróżnicowane rozwinięcie w opracowaniach. Trudności metodologiczne wykonywania OOS autostrad, ułomności rynku wykonawców i wręcz niekompetencja, wywołują potrzebę opracowania i upowszechnienia PRZEWODNIKA DOBREJ PRAKTYKI (podkreślam **przewodnika a nie instrukcji!**).

Stało się bowiem tak, że bardzo kompetentne opracowanie Zespołu Niezależnych Ekspertów „EKODROGA” opatrzone tytułem „Instrukcja wykonywania ocen oddziaływania

autostrad na środowisko” nie zostało upowszechnione. Dlaczego? Czy dlatego, że zleceńdawcą była Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad?

Tak więc konieczny jest przewodnik, który będzie zawierał część normatywną (przepisów i norm regulujących oddziaływanie autostrad na środowisko), metod wykonywania OOS (np. matryce, obszary konfliktowe), środków i metod łagodzenia, skutków oddziaływań, wreszcie obszerny przegląd studiów przypadków (case studies), pozwalających odnieść się wykonawcom ocen do konkretnych rozwiązań.

CO DALEJ?

Jesteśmy w pół drogi. Nikt już nie jest w stanie zlikwidować w Polsce procedury OOS. Jednocześnie mamy pełną świadomość, że wciąż ćwiczymy jedną fazę tej procedury: opracowanie/raport OOS. Do osiągnięcia standardu PROCEDURY (procesu) OOS porównywalnego ze standardami europejskimi jeszcze bardzo daleka droga. Pamięając o tym, że OOS obejmuje fazę projektowania, realizacji i eksploatacji inwestycji autostradowych musimy postawić wiele fundamentalnych pytań:

- kto (jaka instytucja) będzie nadzorować realizację ustaleń wyprowadzonych z raportu OOS autostrady?
- jakie będą jej środki i kompetencje?
- kto będzie monitorował oddziaływanie autostrad na środowisko, oceniał rzeczywiste oddziaływanie autostrad na środowisko oraz zalecał środki łagodzące?

Jedno jest pewne, zdążając do zintegrowanych struktur europejskich musimy przyspieszyć tempo prac dostosowawczych do standardów Unii Europejskiej także w zakresie ocen oddziaływania na środowisko. Jest to jeden z istotniejszych elementów polityki ekologicznej państwa na drodze równoważenia rozwoju.

Niestety porównanie np. „ścieżki fińskiej”² i „ścieżki polskiej” realizacji polityki ekologicznej państwa w odniesieniu do sieci komunikacji drogowej wskazuje jak daleko nam do partnerów europejskich. Oto bowiem przykładowo Państwowa Fińska Agencja Drogowa (nie będąca jednostką organizacyjną ministerstwa transportu) bada bezpośrednio i pośrednio oddziaływanie na środowisko drogi i transportu drogowego, wywierane na przyrodę,

² E. Bukowy. *Dążąc do zrównoważonego rozwoju (proekologiczny rozwój i polityka Państwowej Fińskiej Agencji Drogowej)*. Biuletyn Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko, nr 24/97

społeczność i człowieka. Agencja kontroluje systematycznie wpływy projektów i innej działalności. System monitoringu środowiska jest częścią sektorowego systemu informacji transportowej. Agencja wydała w 1992 r. (w 1996 r. poprawiono) podręcznik OOS. W kooperacji z ministrem transportu rozwijane są oceny oddziaływania na środowisko polityk, planów i programów.

Sprawa jest prosta: politykę ekologiczną Finlandii - zgodną z równoważeniem rozwoju - realizują wszystkie struktury rządowe.

WNIOSKI NA DZIŚ

1. Należy dokonać zespołowej analizy dotychczas wykonanych ocen oddziaływania autostrad na środowisko w tym także „Studium Generalnego nt. Wpływu Budowy Sieci Autostrad na Środowisko w Polsce” wykonanego przez Sir Alexander Gibb & Partners.
2. Z analizy tej wyprowadzić wnioski i zalecenia co do:
 - zmiany zarządzenia MOŚZNiL w sprawie OOS autostrad;
 - licencjonowania OOS autostrad;
 - licencjonowania rzeczoznawców;
 - norm związanych z wykonywaniem OOS autostrad;
 - treści przewodnika dobrej praktyki.
3. Podjąć pilne prace przygotowawcze do przygotowania OOS dróg ekspresowych z wykorzystaniem złych i dobrych doświadczeń OOS autostrad.
4. Nie dopuszczam tutaj powielenia trybu lokalizacji i wykonywania OOS autostrad; jednocześnie tryb lokalizacji według ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym jest bardzo trudny.
5. Pilnego podjęcia wymaga ustanowienie agencji rządowej realizującej proekologiczną politykę transportową państwa zgodną z kryterium równoważenia rozwoju przyjętym w „*Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*”.

dr inż. Tomasz Parteka
Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej
Przewodniczący Zespołu Zadaniowego
Autostrad (od 1995 r.) Komisji ds. Ocen
Oddziaływania na Środowisko

