

Artykuł pochodzi z archiwalnych zasobów firmy EKO-KONSULT sp. z o.o. 80-557 Gdańsk,
ul. Narwicka 6.

Wszystkie prawa zastrzeżone.

Korzystanie za zgodą firmy EKO-KONSULT biuro@ekokonsult.pl



Kwartalnik „Problemy Ocen Środowiskowych” wydawany cyklicznie w latach 1998 – 2012, przez EKO-KONSULT był jedynym wydawnictwem w Polsce, poświęconym wyłącznie ocenom środowiskowym planowanych inwestycji oraz strategicznym ocenom oddziaływania na środowisko. Dla praktyków OOS, ale również dla osób początkujących może nadal stanowić wartościowe źródło wiedzy np. w zakresie prezentowanych case study i przeglądu stosowanych metodyk - w tym kontekście znaczna część artykułów zachowuje sporo aktualności.

Witold Lenart

Potrzeba tła

Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad nieustannie zbiera krytyczne uwagi i postulaty ze wszystkich stron: od przyszłych użytkowników autostrad, od doszłych i niedoszłych koncesjonariuszy, od służb i organizacji chroniących środowisko, od samorządów oraz ludzi mieszkających w sąsiedztwie budowanych i projektowanych magistrali. Mamy dla Agencji jeszcze jeden problem, może nawet zarzut, zdaniem naszym niemały i ważki. Od razu wyjaśniamy, że adresat jest właściwy: sprawa dotyczy bowiem interesów państwa, a ABiEA jest agendą państwową, zasilaną ze środków budżetowych.

Potrzebny jest rzetelny i wnikliwy zapis tła środowiskowego przed realizacją sieci polskich autostrad. I potrzebny jest bogaty program monitoringu zmian środowiskowych i społecznych wywołanych budową sieci autostrad, a także poszczególnych jej odcinków. To największe przedsięwzięcie inwestycyjne w Polsce przełomu tysiącleci. Jednocześnie najsilniej zmieniające środowisko bezpośredniego sąsiedztwa, ale, co ważniejsze w decydujący sposób zmieniające warunki przyrodnicze, gospodarcze i społeczne dalszych, trudnych do delimitowania terenów. Nieznane dzisiaj strefy różnych oddziaływań bezpośrednich i pośrednich oraz zmieniający się obraz całego kraju muszą mieć zobiektywizowaną informację o stanie przedinwestycyjnym wszystkich ważnych komponentów środowiska oraz wskaźników rozwojowych. Mowa o tych, które mogą ulec daleko idącym zmianom po uruchomieniu autostrady oraz w trakcie jej wzrastającej eksploatacji. Tylko wtedy będzie można w przyszłości ocenić straty, ale i zyski oraz uczciwie przypisać je bohaterom dzisiejszych zmagania o autostrady. Jednocześnie społeczeństwo zyska informację o ekologicznych skutkach budowy autostrad w Polsce, a decydenci na bieżąco będą mogli odnosić się do wymiernych, a nie domniemywanych następstw budowy z wnioskami, co do rozwijania lub ograniczania ich zasięgu. Wreszcie tą tylko drogą uzyskamy odpowiedź na nurtujące wielu pytanie: czy budowa autostrad da się pogodzić z zadeklarowanym przez nasz kraj rozwojem zrównoważonym?

Oceny oddziaływania na środowisko różnych odcinków autostradowych pomijają kwestię tła monitoringowego. Zresztą całość zapisów dotyczących konieczności dokonywania obserwacji i pomiarów środowiska w strefie oddziaływania budowanej, a następnie eksploatowanej autostrady jest uboga i fragmentaryczna. Standardem jest kilkuwierszowy zapis zawierający sugestie o monitorowaniu podczas budowy zmian poziomu wód gruntowych w przypadku prowadzenia prac wymagających odwadniania terenu budowy, obserwowaniu procesów masowych na naturalnych i sztucznych stokach objętych budową, mierzeniu zmian warunków aerosanitarnych w rejonie funkcjonowania wytwórni mas bitumicznych, indykowania stopnia zagrożenia wód podziemnych w rejonie ujęć wód oraz na obszarach GZWP (głównych zbiorników wód podziemnych). Niekiedy dodaje się jeszcze potrzebę obserwacji zmian zachodzących w faunie i florze na sąsiadujących, cennych przyrodniczo terenach, co w praktyce oznacza sprawdzenie, czy roboty budowlane nie zakłócają bytowania fauny, a zwłaszcza gniazdowania i lęgów ptaków.

Na etapie eksploatacji bardzo ogólnie, najczęściej jednozdaniowo postulowało się obserwowanie zmian jakości wód gruntowych w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady, a zwłaszcza tam, gdzie przecina ona różnego rodzaju obszary ochrony zasobów i ujęć tych wód. Niektóre oceny zwracały uwagę na konieczność monitorowania zrzutów wód z Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP) oraz przypominały o potrzebie kontroli wód w otoczeniu stacji paliw. Elementem monitoringu byłyby także obserwacja stanu nawierzchni w okresie zimowym związana z ochroną przed gołoledzią.

Kilka ocen zakłada potrzebę uruchomienia kompleksowych badań wielodyscyplinarnych na obszarach szczególnie narażonych na wpływ autostrady (ze względu na strefę ochrony lub podwyższoną wrażliwość środowiska). Nigdy natomiast o tym jaki zakres powinny mieć takie badania i kto winien je wykonywać oraz finansować.

Bardzo rzadko wspomina się o potrzebie monitorowania klimatu akustycznego na terenach, gdzie ze względu na istniejące formy użytkowania wystąpić może przekraczanie dopuszczalnych norm, a także o pomiarach (choćby wyrzykowych) stężeń zanieczyszczeń powietrza w miejscach szczególnych (tereny inwersyjne, sąsiedztwo węzłów, strefy o podwyższonym tle aerosanitarnym).

Zupełnie incydentalnie i niezwykle ogólnikowo wspomniano o możliwości prowadzenia badań skutków przecięcia autostradą zwartych kompleksów przyrodniczych. Badania takie

musiałyby być poprzedzone inwentaryzacją obecnego stanu w terenie (kartowanie fitosocjologiczne i zoologiczne, pomiary bioindykacyjne itd.). Autorzy ocen zawsze kończą swe skromne rekomendacje uwagą o potrzebie stworzenia programu szerszych badań monitoringowych i nigdy (sic!) nie sugerują kiedy takie prace należy rozpoczynać, co jest w takim przypadku sprawą fundamentalną.

Procedura inwestycyjna w odniesieniu do autostrad wyklucza zaangażowanie inwestora w działania monitoringowe przed podjęciem robót i nie przewiduje ich po wejściu na budowę i rozpoczęciu eksploatacji. Jest to dziedzina, która w żadnym stopniu nie blokuje budowy. Deklaracje o wprowadzeniu badań monitoringowych są przecież wystarczające by ten punkt umowy koncesyjnej, czy jakiegokolwiek innej zaakceptować. Oczywiście jest, że obowiązki monitorowania środowiska, a zwłaszcza zapisu stanu przedinwestycyjnego spadają na właściciela terenu czyli państwo polskie. *Strategiczna ocena sieci polskich autostrad* wykonana przez brytyjską firmę Sir Alexander Gibb w 1997r. omawia dwie sfery niezbędnego monitorowania, które muszą być zaprojektowane i wykonywane przez służby ochrony środowiska oraz ABiEA.

Chodzi właśnie o całokształt zmian środowiska geograficznego w szeroko rozumianym rejonie oddziaływania autostrady oraz monitorowanie skutków zastosowanych przez inwestora środków łagodzących. Ta pierwsza kwestia jest wciąż jeszcze rozumiana zbyt ogólnie, druga podana została bardzo konkretnie. Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad, bo do niej przypisano to zadanie, powinna wyposażyć się w metody oceny - jak zrealizowane przez budowniczego autostrady zabezpieczania przed nadmiernym hałasem, emisjami do atmosfery, zanieczyszczaniem wód podziemnych i powierzchniowych, rozdzieleniem siedlisk, degradacją wartości estetycznych krajobrazu spełniają swe cele w rzeczywistości. Wszystko oczywiście powinno być obwarowane odnośnymi gwarancjami. Jest to zatem ważny element kontroli wywiązywania się koncesjonariusza ze swych zobowiązań w zakresie łagodzenia zagrożeń środowiskowych. Jak można efektywnie przeprowadzić taką kontrolę jeśli nie dysponuje się rzetelną informacją o sytuacji wyjściowej, np. odpowiednio bogatymi pomiarami ilościowo-jakościowymi wód potamicznych?

W polskim prawie ochrony środowiska nie ma jasnych zapisów o obowiązku monitorowania zmian środowiska wynikających z realizacji dużych inwestycji. Pośrednio obowiązek taki nakładają decyzje korzystające z treści raportów OOS. Stwierdzaliśmy już, że procedura autostradowa skutecznie omija ten aspekt na etapach wdrożeniowych. Zatem pozostaje interwencja specjalna. Tego domaga się niniejszy tekst.

Jeszcze raz wspomnijmy raport firmy Sir Alexander Gibb, który przecież został wyraźnie skierowany do wszystkich zainteresowanych instytucji państwowych. Zawierał on uwagi o potrzebie wzmocnienia instytucjonalnego i materialnego wyspecjalizowanej w monitorowaniu środowiska Inspekcji Ochrony Środowiska. Autostrady budujemy, a nic takiego nie nastąpiło.

Warto jeszcze na koniec zestawić te zakresy monitoringu środowiskowego, których niezbędność w odniesieniu do polskiego programu budowy autostrad wydaje się oczywista. Bez względu na to, czy będą one realizowane w systemie BOT, polegającym na budowie autostrady przez koncesjonariusza, osiągnięciu odpowiednich zysków podczas określonej eksploatacji i przekazaniu autostrady państwu, czy w bardziej obecnie prawdopodobnym systemie publiczno-prywatnego partnerstwa (PPP). Zwróćmy uwagę, że w tym ostatnim przypadku autostrady budowane będą ze znacznym wkładem publicznych środków.

- rejestracja zmian geotechnicznych z uwzględnieniem nadzwyczajnych zagrożeń środowiska (NZŚ) wywołanych ruchami masowymi;
- kontrola hydrochemiczna zlewni cząstkowych związanych z placami budowy;
- emisyjne pomiary hałasu i zanieczyszczenia powietrza przez zaplecze i front budowy;
- ocena uciążliwości frontu budowy dla wrażliwych środowisk w otoczeniu.

Monitorowanie eksploatacyjne

Kontrola skuteczności zastosowanych środków łagodzących w zakresie:

- hałasu;
- zanieczyszczenia powietrza;
- zrzutów ścieków;
- ochrony fauny;
- przeciwdziałania NZŚ;
- ograniczenia ilości odpadów;
- rozdzielenia społeczeństw.

Monitorowanie skutków pośrednich

- badania zmian struktury ruchu na autostradowym kierunku;
- badania rozwoju gospodarczego i społecznego w obszarach związanych z autostradą;
- badania tendencji w zakresie wypadków i awarii drogowych;
- badania postępujących zmian w ekosystemach rozdzielonych autostradą.

Szczególnie w ostatniej części dobrze zaplanowane i niezależnie przeprowadzone badania i pomiary tła są warunkiem uzyskania wartościowych wyników później. Doświadczenia innych krajów europejskich wskazują, że taka struktura systemu monitoringu zapewnia szybką odpowiedź na pytanie o bilans zysków i strat wywołanych budową autostrad. W żadnym przypadku konkretne badania i pomiary w czasie rzeczywistym nie mogą być zastąpione symulacjami modelowymi oraz przenoszeniem wyników z innych odcinków, nawet polskich.

Państwowy monitoring środowiskowy w Polsce przeżywa kłopoty związane nie tylko z notorycznym brakiem środków, ale też rosnącymi wątpliwościami czy gęste sieci pomiarów podstawowych parametrów środowiska są potrzebne (tzn. czy ich interpretacja daje ważne wskazówki praktyczne i prowadzi do istotnego postępu wiedzy o warunkach naturalnych). Coraz więcej specjalistów przychyła się do poglądu, że nie liczba, ale jakość badań jest ważna. Proste, gęste sieci będą więc zastępowane badaniami wieloprzestrzennymi, kompleksowymi, eksperymentalnymi i porównawczymi. Monitorowanie gwałtownych zmian wywołanych wielkimi inwestycjami w rodzaju autostrad jest przykładem monitoringu celowego, z góry przygotowanego i eksperymentalnego. Kiedy będzie rozpoczęty?

Dr Witold Lenart

Wydział Geografii i Studiów Regionalnych
Uniwersytetu Warszawskiego