



LVI TECHNICZNE DNI DROGOWE
13-15 listopada 2013 r.
Centrum Konferencyjne Falenty, Raszyn k. Warszawy

Prawo ochrony środowiska w drogownictwie – stan obecny i kierunki zmian

Karolina Rak
Departament Środowiska
Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad



Ochrona środowiska – to podjęcie lub zaniechanie działań, umożliwiające zachowanie lub przywracanie równowagi przyrodniczej.

Polega ona w szczególności na:

- a) racjonalnym kształtowaniu środowiska i gospodarowaniu zasobami środowiska zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju,
- b) przeciwdziałaniu zanieczyszczeniom (emisja hałasu, zanieczyszczenie wód, powietrza, gleby),
- c) przywracaniu elementów przyrodniczych do stanu właściwego.

Wymagania ogólne dotyczące ochrony środowiska określa ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska (POŚ)*. Nakłada ona na inwestora nowo zbudowanego lub przebudowanego obiektu budowlanego, zespołu obiektów lub instalacji:

- 1) wykonanie wymaganych przepisami lub określonych w decyzjach administracyjnych środków technicznych chroniących środowisko;
- 2) zastosowanie odpowiednich rozwiązań technologicznych, wynikających z ustaw lub decyzji;
- 3) uzyskanie wymaganych decyzji określających zakres i warunki korzystania ze środowiska;
- 4) dotrzymywanie na etapie wymaganych prawem badań i sprawdzeń, wynikających z mocy prawa standardów emisyjnych oraz określonych w pozwoleniu warunków emisji.

Dopuszczalne poziomy emisji konieczne do spełnienia przy realizacji inwestycji drogowych określają właściwe rozporządzenia:

- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. *w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (zmienione rozporządzeniem MŚ z dnia 1 października 2012r.)
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu*
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. *w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu*
- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. *w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego*

Wszystkie wspomniane wcześniej wymagania muszą być spełnione podczas przygotowania i realizacji inwestycji drogowych.

Szczegółowe wymagania dotyczące oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięć precyzuje natomiast ustawa z dnia 3 października 2008 r. o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (ustawa OOS)*.

Ustawa OOS implementuje obowiązki wynikające m.in. z dyrektyw:

- Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/42/WE z 27 czerwca 2001 r. *w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko*
- Dyrektywy Rady nr 2011/92/UE z 13 grudnia 2011 r. (dawniej 85/337/EWG z 27 czerwca 1985 r.) *w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne*
- Dyrektywy Rady nr 92/43/EWG z 21 maja 1992 r. nr 92/43/EWG *w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory*
- Dyrektywy Rady nr 79/409/EWG z 2 kwietnia 1979 r. *w sprawie ochrony dzikiego ptactwa.*

Od wejścia Polski do UE w 2004 prawo polskie w zakresie zagadnień ochrony środowiska jest wciąż dostosowywane do Dyrektyw Unijnych

Ustawa OOŚ precyzuje zasady i reguluje tryb postępowania w następujących kwestiach:

- udostępniania informacji o środowisku
- udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji
- ocen oddziaływania na środowisko
- transgranicznego oddziaływania na środowisko
- kompetencji i obowiązków organów administracji właściwych w sprawach ooś



Ustawa OOŚ określa, iż podczas realizacji inwestycji drogowych wymagających uzyskania:

- *decyzji o pozwoleniu na budowę*
 - *decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej*
- konieczne jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DSU).

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa:

- warunki realizacji przedsięwzięcia w zakresie ochrony środowiska
- obowiązek zapobiegania, minimalizowania i monitorowania negatywnego wpływu (ochrona zdrowia i życia ludzi, fauny, flory, powietrza, wód, gleb, klimatu akustycznego)
- obowiązek wykonania kompensacji przyrodniczej
- potrzebę przeprowadzenia ponownej ooś
- potrzebę wykonanie analizy porealizacyjnej.



Procedura oceny oddziaływania na środowisko jest procesem wielowątkowym, złożonym, długotrwałym oraz niekiedy bardzo problematycznym i wymagającym indywidualnego podejścia.



Oto kilka przykładów problematycznych kwestii proceduralnych spotykanych w trakcie przygotowania inwestycji drogowych.



Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej/ Pozwolenie na Budowę

75 miesięcy

Udział społeczeństwa +
analiza dokumentacji

Złożenie wniosku o
ZRID/PnB

Ponowna OOS /
Projekt budowlany

Koncepcja programowa

Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach

Udział społeczeństwa +
analiza dokumentacji

Złożenie wniosku o DŚU

ZOPI/KOPI

STES

Studium Korytarzowe

18 miesięcy

12 miesięcy

33 miesiące

12 miesięcy



Złożenie wniosku o ZRID

Powinno nastąpić w terminie 4 lat od dnia w którym DŚU stała się ostateczna. Istnieje możliwość wydłużenia jej o kolejne 2 lata, o ile realizacja przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki w decyzji.

Proces przygotowania inwestycji jest procesem złożonym, a okres od wydania DŚU do złożenia wniosku o ZRID to nawet kilka lat. Problemem jest również w wielu wypadkach brak środków finansowych na kontynuację zadania.

Uwarunkowania te powodują, iż złożenie wniosku o ZRID w ciągu 4 lat jest w wielu przypadkach niemożliwe do zrealizowania.

Korzystnym rozwiązaniem dla Inwestora byłoby wydłużenie terminu obowiązywania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przynajmniej do 8 lat lub np. do 10 lat, tak jak w przypadku elektrowni jądrowych.



Tworzenie obszaru ograniczonego użytkowania

Według obowiązującego prawa tworzy się go po zastosowaniu wszelkich możliwych zabezpieczeń środowiska, a standardy jakości środowiska i tak nie mogą być dotrzymane oraz po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej.

Korzystnym rozwiązaniem byłaby możliwość podjęcia kroków celem jego utworzenia, w momencie gdy już wiadomo, że standardy jakości środowiska nie zostaną dotrzymane – bez konieczności wydawania środków publicznych na wszelkie możliwe zabezpieczenia, następnie na analizę porealizacyjną i ostatecznie na utworzenie samego OOU.



Obowiązek zapewnienia ochrony akustycznej terenów chronionych zgodnie z POŚ


W przypadku, gdy na terenie przeznaczonym pod zabudowę nie ma zabudowy, lokalizowanie ekranów akustycznych generuje ogromne koszty począwszy od ich zakupu i montażu, poprzez bieżące utrzymanie. Żywotność wypełnienia takiego ekranu, w zależności od materiału z którego jest wykonany, wynosi ok. 10-15 lat. Ekranu funkcjonują wtedy wyłącznie jako obcy element krajobrazu, nie mogący działać właściwie zgodnie ze swoim przeznaczeniem. Z biegiem czasu ulegają one niszczeniu w wyniku działania warunków atmosferycznych, bieżącego utrzymanie drogi oraz dewastacji lub kradzieży.

Doprecyzowanie przepisów prawa w tym zakresie - czy konieczna jest ochrona akustyczna terenów czy jedynie budynków, byłoby skutecznym rozwiązaniem.

Dodatkowo, stworzenie narzędzia prawnego, które umożliwi wybór korzystniejszego i bardziej opłacalnego ekonomicznie rozwiązania – np. wykup danej działki niż lokalizowanie ekranów akustycznych, gdy na danym terenie stoi jeden budynek.

Do dnia wejścia w życie rozporządzenia MŚ z dnia 1 października 2012 r. *zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*, znacznym problemem była duża ilość ekranów akustycznych lokalizowanych przy drogach. Zmiana rozporządzenia wprowadziła nowe dopuszczalne poziomy hałasu, co pozwoli ograniczyć ilość ekranów akustycznych przy nowo projektowanych drogach. A co za tym idzie, zmniejszą się wydatki związane z zapewnieniem ochrony akustycznej.

Niestety, większość wybudowanych dróg ekspresowych i autostrad zrealizowana została na wcześniej obowiązujących przepisach.



Dziękuję za uwagę



Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad