



Małopolskie drogi wojewódzkie

przebudowywane są do klasy G, zatem zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko klasyfikują się do drugiej grupy przedsięwzięć, czyli mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Jakże w praktyce niesie to konsekwencje? Bilans problemów inwestora zebrała Alicja Firlet z Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie. Prezentowała go podczas konferencji szkoleniowej „Bilans 2 lat nowych regulacji ocen oddziaływania na środowisko” (Polski Kongres Drogowy, Warszawa, 2 grudnia 2010 r.).

Obecnie proces uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach regulują ustawa z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (popularnie określana skrótem OOS) i rozporządzenie Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

- W tej chwili najwięcej problemów wynika z niejasnych interpretacji przepisów rozdziału trzeciego działu nr V ustawy OOS, dotyczących decyzji przy realizacji inwestycji drogowych, przed którymi trzeba uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ). Zgodnie z ostatnią nowelizacją są nimi pozwolenie na budowę, pozwolenie wodno-prawne na wykonanie urządzeń wodnych, zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ZRID) oraz zgłoszenie budowy lub wykonania robót budowlanych. Sformułowania art. 72 ustawy OOS są niejasne. Dlatego interpretując ten zapis organy wydające decyzje środowiskowe, a więc wójt/burmistrz, a także organy administracji architektoniczno-budowlanej wydające pozwolenie na budowę, jak wojewoda i starosta, w większości przypadków przed każdą decyzją, mimo iż nie są one wymienione w rozporządzeniu, wymagają uzyskania decyzji środowiskowej – mówi Alicja Firlet z Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie.

DUŚ na wszystko

ZDW Kraków praktycznie w każdej swojej inwestycji musi przejść przez etap postępowania polegający na złożeniu karty informacyjnej oraz



złożeniu wniosku o decyzję środowiskową. Dotyczy to też przedsięwzięć wcześniej wykonywanych na zgłoszenie robót budowlanych. Takie dodatkowe utrudnienie wprowadziło nowe rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Mówi ono, że przedsięwzięciami mogącymi potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko są: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km (inne niż drogi krajowe) oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej. W nowym brzmieniu tego aktu został usunięty zapis istniejący w poprzednim rozporządzeniu, który wyłączał remonty, a więc roboty budowlane wykonywane na zgłoszenie, z przedsięwzięć dla których obowiązywało uzyskanie DUŚ.

Przytaczanym przez krakowski ZDW przykładem problemów wynikających z interpretacji nowych przepisów przez organy jest remont drogi w sąsiedztwie obszaru Natura 2000 (Tatrzański Park Narodowy). – Ze względu na to sąsiedztwo może pojawić się konieczność wystąpienia o decyzję środowiskową. W tym przypadku istnieje bowiem ryzyko, że organ opiniujący stwierdzi, że jest to przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000 i konieczne będzie przeprowadzenie oceny oddziaływania na obszar Natura 2000, a więc sporządzenie raportu. Wówczas, ze względu na zmieniony przepis art. 29 ust. 3 ustawy Prawo budowlane, zachodzi konieczność uzyskania pozwolenia na budowę lub decyzji ZRID, co jest równoznaczne z koniecznością zastosowania rygorów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie. W przytaczanym przykładzie prace wiążą się z przywróceniem stanu istniejącego drogi, a więc ewentualna ingerencja w środowisko wystąpi tylko na etapie realizacji robót. Zwrócę uwagę, że pod względem ukształtowania Małopolskę tworzą w 35-procentach góry i pagórki. W rygorze rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, mając pochylenie niwelety 12% musimy je dostosować do minimum 9%. Co możemy zrobić? Wykop, nasyp? – opisuje sytuację Alicja Firlet.

Kolejny małopolski przykład dotyczy konieczności zachowania określonych odległości pomiędzy skrzyżowaniami. Jak mówi rozporządzenie nr 43 dla drogi klasy G w terenie zabudowanym jest to odległość nie mniejsza niż 500 m, dopuszcza się wyjątkowo odstępy między skrzyżowaniami na terenie zabudowy - nie mniejsze niż 400 m. Na istniejącej drodze, na której wykonywany jest remont, może się zdarzyć, że drogi dojazdowe niższej klasy są gęściej rozmieszczone. Wówczas jedynym rozwiązaniem okazuje się budowa drogi zbiorczej. Inny przytaczany przez ZDW

Kraków problem dotyczy budowy chodnika wraz z kanalizacją deszczową w istniejącym pasie drogowym na długości ok. 550 m. Przedsięwzięcie, ze względu na brak sąsiedztwa obszarów Natura 2000, nie zalicza się do znacząco bądź potencjalnie mogących oddziaływać na środowisko, a więc nie wymagało DUŚ. – Wylot kanalizacji jest urządzeniem wodnym. Art. 72 ustawy OOS mówi, że należy pozyskać decyzję środowiskową przed uzyskaniem pozwolenia wodno-prawnego dla urządzeń wodnych. Niestety, zgodnie z podejściem interpretacyjnym urzędu musieliśmy pozyskać decyzję środowiskową. Ponieważ przedsięwzięcia powiązane technologicznie należy traktować jako jedno w konsekwencji wystąpiła konieczność uzyskania decyzji środowiskowej na całe zadanie – mówi Alicja Firlet.

Agnieszka Serbeńska