

Aspekty środowiskowe w praktyce budowy dróg (III) Analizy porealizacyjne

Utworzono: czwartek, 13, październik 2011 08:26 Agata Dąbal



Zgodnie z wykładnią prawa analiza porealizacyjna powinna być opracowywana przede wszystkim dla inwestycji budzących szczególne kontrowersje. W praktyce obowiązek jej opracowania jest nakładany w każdym przypadku, w którym była przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla dróg [3].

Celem jej opracowania jest sprawdzenie zgodności przewidywań z faktycznym oddziaływaniem. Ponadto daje możliwość określenia i wdrożenia działań minimalizujących oddziaływanie i łagodzących skutki dla środowiska wynikające z funkcjonowania przedsięwzięcia.

Analizę należy opracować w ciągu roku od rozpoczęcia użytkowania przedsięwzięcia. W przeciwieństwie do inwestycji przemysłowych nie jest możliwe sterowanie drogą tak jak np. procesem produkcyjnym.

Z reguły pomiary wykonane dla potrzeb analizy porealizacyjnej wskazują na mniejsze niż szacowane na podstawie obliczeń i programów symulacyjnych oddziaływanie drogi, w szczególności na powietrze i hałas [5]. Taki stan może wynikać zarówno z przeszacowania oddziaływań na etapie projektu, wynikających z założeń przyjmowanych do obliczeń (warunki najbardziej niekorzystne), ale również, zwłaszcza w przypadku nowych dróg, z preferencji kierowców. W tej sytuacji wykonywanie analiz bezpośrednio po uruchomieniu ruchu (okres roku w kontekście czasu życia przedsięwzięcia jakim jest droga należy uznać za czas bezpośrednio po zakończeniu realizacji) może również być obarczone znacznymi błędami, w tym przypadku niedoszacowania oddziaływania, które w późniejszym okresie może być znacznie większe.

W decyzji rozstrzygającej o potrzebie i zakresie monitoringu drogi zawarto zapisy o

Aspekty środowiskowe w praktyce budowy dróg (III) Analizy porealizacyjne

Utworzono: czwartek, 13, październik 2011 08:26 Agata Dąbal

konieczności prowadzenia pomiarów wykorzystania i funkcjonalności przejść dla zwierząt przez okres 4 lat [4]. Biorąc pod uwagę konieczny okres adaptacji zwierząt zapisy te wydają się zasadne. Nie mieszczą się one jednak w pojęciu analizy porealizacyjnej.

Równocześnie należy nadmienić, że w dokumentacji przejść dla zwierząt czy też zbiorników zastępczych dla płazów, jak i w raportach o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, brak danych o potencjalnych szacunkach ich wykorzystania. W tej sytuacji trudno odnieść się do założeń i dokonać na etapie analizy porealizacyjnej oceny skuteczności działań minimalizujących. Zawarte w orzeczeniu organu stwierdzenie, że działania te mają odnieść sukces jest wyjątkowo nieprecyzyjne [4].

Jako przykład sprzecznych interesów decydentów, z którymi przyroda doskonale sobie radzi, można podać umocnienia brzegów wykonywane z gabionów, uważane przez przyrodników za szkodliwe dla zwierząt (a tym samym zakazywane do stosowania w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach), a przez służby gospodarki wodnej wymagane przy umocnieniach brzegów rzek i potoków górskich [3]. Po około 3 latach w obrębie koszy siatkowo kamiennych nastąpiła sukcesja roślin. Brzeg jest bezpiecznie umocniony, a równocześnie przyjazny dla zwierząt.



Rozpatrując cel i pożądane efekty sporządzenia analizy porealizacyjnej należałoby się zastanowić nad weryfikacją zapisów ustawowych i większą elastycznością w kształtowaniu terminu i zasad opracowywania oraz przedkładania tego dokumentu, tak aby jak najlepiej spełniał założenia. Dla dróg wydaje się celowe wydłużenie czasu jego opracowania, w szczególności przy uwzględnieniu możliwości dokonania porównań z założeniami i oceny oddziaływania na biotyczne składniki środowiska, w przypadku których następuje znacząca zmiana presji w czasie [1].

Podsumowanie

Podstawowym wnioskiem jaki nasuwa się w kontekście zebranych doświadczeń jest konieczność bezpośredniej współpracy wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za ostateczny kształt wydawanych decyzji. Zawarte w nich sztywne warunki nierzadko stanowią nieuzasadnione utrudnienie, nie służące zapewnieniu ochrony zasobów środowiska, a z drugiej strony trudne jest na etapie postępowania administracyjnego dokonanie zasadnych zmian w projekcie mających na celu faktyczną minimalizację oddziaływań. Poprzez coraz częstsza praktykę prowadzenia

Aspekty środowiskowe w praktyce budowy dróg (III) Analizy porealizacyjne

Utworzono: czwartek, 13, październik 2011 08:26 Agata Dąbal

nadzorów środowiskowych na budowie jest możliwe elastyczne kształtowanie przebiegu procesu budowlanego i racjonalne realizowanie zasad ochrony środowiska przy wzajemnym zrozumieniu racji bezpośrednio zaangażowanych stron. Z tego względu decyzja powinna raczej wytyczać szczegółowe i mierzalne kierunki oraz cele, a także określać zasady ramowe. Za szczegóły realizacyjne odpowiedzialność ponosi wykonawca. Analiza porealizacyjna przedkładana w okresie 1,5 roku po oddaniu inwestycji do użytkowania nie zapewnia dokonania oceny faktycznej ingerencji inwestycji drogowej w środowisko przyrodnicze, a w szczególności jego składniki biotyczne. Termin przedkładania analizy powinien być elastyczny i ustalany stosownie do prognozowanych oddziaływań i zastosowanych działań minimalizujących, czy kompensacyjnych.

mgr inż. Agata Dąbal

Promost Consulting T. Siwowski Spółka Jawna, Rzeszów

Literatura:

1. Formann R.T.T, i in., Ekologia dróg, Związek Stowarzyszeń „Polska Zielona Sieć”, 2009
2. <http://www.gdos.gov.pl/Categories/view/203/Prawo> dostęp: czerwiec 2011
3. Materiały niepublikowane z postępowań administracyjnych i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, archiwum Promost Consulting T. Siwowski SJ Rzeszów, 2008 – 2011
4. Materiały niepublikowane z prowadzenia nadzoru środowiskowego w ramach budowy dróg i autostrad, archiwum Promost Consulting T. Siwowski SJ Rzeszów, 2008 – 2011
5. Materiały niepublikowane udostępnione przez inwestorów – analizy porealizacyjne dla dróg, archiwum Promost Consulting T. Siwowski SJ Rzeszów, 2008 – 2011
6. Materiały konferencji „Rok doświadczeń nadzoru przyrodniczego nad budową autostrady A4”, Kraków, kwiecień 2011 <http://edroga.tv/nauka-i-wiedza/referaty/>, dostęp: czerwiec 2011
7. Nowakowski T., Podedworna-Łuczak M., Raport o oddziaływaniu na środowisko dróg i autostrad Poradnik prawno-metodyczny, Warszawa, Seidel-Przywecki, 2009

Artykuł przygotowany na V Międzynarodową Konferencję Naukowo-Techniczną „Ochrona środowiska i estetyka a rozwój infrastruktury drogowej” – Zamość, 7-9 września 2011 r., zorganizowanej przez lubelskie oddziały: SITK, GDDKiA, RDOŚ, TUP oraz Politechnikę Lubelską – Katedrę Dróg i Mostów.

Environmental aspects in road building based on experiences of preparing documents and environmental supervising

In this paper the estimation and analysis of environmental aspects in road investments are presented. Additionally, the work presents building realization

Aspekty środowiskowe w praktyce budowy dróg (III) Analizy porealizacyjne

Utworzono: czwartek, 13, październik 2011 08:26 Agata Dąbal

process and some examples of implementation and execution in accordance with legal order connected with environmental and development consent, which aim at minimization of environmental impact of the following investments. The way the requirements are met and different interpretations of detailed regulations with their consequences for members of a building process (also financial consequences) and environment show the range of the problem and the necessity of a diligent and realistic approach to the subject.

Key words: investments, bulding, environmental impact assessment, environmental supervision