

Stanisław TOMASZEK

## KRYTERIA OCENY ODDZIAŁYWANIA AUTOSTRAD NA ŚRODOWISKO

**Streszczenie.** Artykuł omawia prace przygotowawcze do realizacji zamierzenia, jakim jest budowa w Polsce sieci autostrad i dróg ekspresowych. Jest ono wywołane gwałtownym wzrostem motoryzacji oraz koniecznością stworzenia warunków do współpracy gospodarczej z Europą w nowych warunkach politycznych. Na przykładzie aglomeracji górnośląskiej omówiono problemy związane z oceną wpływu autostrad na środowisko przyrodnicze.

## CRITERIA FOR EVALUATING THE INFLUENCE OF MOTORWAYS ON THE ENVIRONMENT

**Summary.** The article discusses the preparatory works for the venture of building a network of motorways and expressways in Poland. It is evoked by the rapid increase in motorisation and the necessity to create conditions for economic cooperation with Europe in the new political situation. The problems connected with evaluating the influence of motorways on the natural environment have been discussed with reference to the example of the Upper-Silesian agglomeration.

### A. Część ogólna

1. Kiedy w Europie tempo budowy autostrad wyraźnie zmalało, a nawet, w niektórych krajach, poza pracami modernizacyjnymi, zostało praktycznie wstrzymane, Polska stoi u progu poważnego zamierzenia, jakim jest stworzenie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Potrzeba jest wyraźna. Z jednej strony istniejąca sieć drogową jest nieprzygotowana na widoczny gwałtowny rozwój motoryzacji w Polsce, z drugiej zaś, jeśli chcemy zacieśnić współpracę gospodarczą i społeczną z Europą, musimy stworzyć ku temu warunki. Dotyczy to zarówno związków Polski z Zachodem, jak też stworzenia dogodnych powiązań międzynarodowych wschód-zachód i północ-południe, aby nie blokować z kolei tych związków europejskich, które wymagają sprawnego transportu przez Polskę.

Zamierzenie to jest znacznie opóźnione i natrafiło obecnie na trudną barierę ekologiczną, tym większą że dzieje się to w warunkach niekorzystnych, jeśli chodzi o naszą kondycję finansową. Rozwój ukształtowanej sieci autostrad w zachodniej Europie takiej bariery ekologicznej jeszcze nie miał. Podstawowa sieć ukształtowała się tam zanim nastąpiło zaostrożenie uwarunkowań ekologicznych, zanim społeczeństwo zaczęło protestować, co nastąpiło dopiero w wyniku obserwacji rzeczywistych skutków budowy i funkcjonowania autostrad. Ale też studia nad rozwojem autostrad podjęto, na przykład w Niemczech, już w roku 1924, a pierwszy odcinek autostrady Frankfurt-Darmstadt gotowy był już w roku 1936. Do roku 1939 gotowych było tam już 3800 km autostrad. Późniejsze realizacje, zwłaszcza od połowy lat 70, zaczęły natrafiać na trudności i wzrost kosztów budowy, w wyniku konieczności stosowania zabezpieczeń na rzecz ochrony środowiska.

Nasze zamierzenia określiło Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 września 1993 r w sprawie ustalenia kierunkowego układu autostrad i dróg ekspresowych. Założono wówczas powstanie, w nieokreślonej perspektywie, układu o łącznej długości 2600 km autostrad i 3900 km dróg ekspresowych. Istniejących odcinków autostrad jest ok. 10% założonego programu, a dróg ekspresowych - ponad 2%, nie licząc tych odcinków dróg ekspresowych, które mają być przebudowane na autostrady. Można by jeszcze dodać odcinki istniejących dróg dwujezdniowych na kierunku dróg ekspresowych, co podniosłoby ich udział do ok. 12%, z uwzględnieniem niezbędnych prac adaptacyjnych. Trzeba tu zauważyć, że koszty budowy autostrad mają być wspierane przez Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, natomiast drogi ekspresowe będą realizowane ze środków krajowych. Należy się spodziewać znacznie wolniejszego tempa budowy dróg ekspresowych.

2. Pracom przygotowawczym i realizacji tych zamierzeń nadano duże tempo, jakkolwiek napotkano na duże trudności. Zaprojektowane autostrady, zwłaszcza o kierunku wschód-zachód, są odcinkami realizowane (vide rys.1), przygotowuje się do realizacji dalsze odcinki, podjęto szereg przedsięwzięć organizacyjno-prawnych. A oto najważniejsze przepisy, odniesione do zamierzeń w zakresie budowy autostrad:

2.1. Ustawa z dnia 28 kwietnia 1993 r o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz zmianie niektórych ustaw ( DzU Nr 47 ). Ważniejsze zmiany:

- bliżej określa się charakterystykę dróg ekspresowych i autostrad,
- wprowadza się możliwość wnoszenia opłat drogowych za korzystanie z dróg publicznych,
- dodaje się rozdział nt. budowy autostrad i dróg ekspresowych.

2.2. Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych (DzU Nr 127):

- określa warunki przygotowania budowy, zasady koncesjonowania i umów na budowę oraz eksploatację autostrad płatnych, a także organy właściwe w tych sprawach,
- tworzy Agencję Budowy i Eksploatacji Autostrad, która przygotowuje i koordynuje budowę i eksploatację autostrad,
- powołuje Radę do spraw Autostrad,
- określa zasady ustalania lokalizacji autostrad, odmienne od powszechnych zasad ustalania warunków zabudowy i zagospodarowania terenu, określonych w ustawie o zagospodarowaniu przestrzennym,
- określa finansowanie budowy autostrad i nabywanie nieruchomości pod autostrady.

Autostrady i ich odcinki budowane i eksploatowane jako płatne ustala Rada Ministrów.



Rys. 1. Autostrady i drogi ekspresowe w Polsce

Fig. 1. Program of motorways and expressways in Poland

2.3. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 1995 r. w sprawie autostrad płatnych ( DzU Nr 58 ):

- wymienia autostrady płatne ( A-1, A-2, A-3, A-4/A-12 ).

2.4. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 maja 1995 r. w sprawie nadania statusu Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad ( DzU Nr 52 ):

- Agencja przygotowuje i koordynuje budowę i eksploatację autostrad oraz wykonuje w zakresie określonym ustawą o autostradach płatnych, prawa majątkowe.
- Do zadań Agencji należy m.in. prowadzenie prac studialnych, obejmujących również ocenę oddziaływania autostrad na środowisko.

2.5. Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 15 czerwca 1995 r. w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania autostrady na środowisko, grunty rolne i leśne oraz na dobra kultury objęte ochroną ( DzU Nr 64 ).

Działania na dużą skalę zostały podjęte. Aktualnie kończy się proces udzielania wskazań lokalizacyjnych przez Prezesa Rządowego Centrum Studiów Strategicznych, zgodnie z trybem określonym w ustawie o autostradach płatnych. Do realizacji zamierzenia przystąpiły przedsiębiorstwa budownictwa drogowego, przemysł produkujący potrzebne materiały budowlane itp.

3. Ustawa o autostradach płatnych przewiduje odmienny, dwuetapowy tryb ustalania lokalizacji autostrad, od obowiązującego aktualnie trybu uzyskiwania decyzji o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu.

Pierwszy etap to udzielenie wskazań lokalizacyjnych przez Prezesa Rządowego Centrum Studiów Strategicznych.

Drugi etap to wydanie, zgodnie ze wskazaniami lokalizacyjnymi, decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady. Dokonuje tego wojewoda, który wydaje również pozwolenie na budowę autostrady.

Wnioski w obu przypadkach składa Prezes Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad.

Warunkiem udzielenia wskazań lokalizacyjnych autostrady jest m.in. sporządzenie oceny jej oddziaływania na:

- środowisko, sporządzoną przez biegłych wskazanych przez Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa,
- grunty rolne i leśne, sporządzoną przez wojewodów,
- dobra kultury objęte ochroną, sporządzoną przez biegłego z listy rzeczoznawców Ministra Kultury i Sztuki.

Decyzja o ustaleniu lokalizacji autostrady powinna zawierać m.in. warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska i ochrony dóbr kultury.

4. Ważną rolę w realizacji uchwał Sejmu nt. "Polityki ekologicznej państwa" pełnią oceny oddziaływania na środowisko. Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 5 czerwca 1995 r. określa wymagania, jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania autostrady na środowisko, grunty rolne i leśne oraz na dobra kultury objęte ochroną.

Ocena oddziaływania autostrady na środowisko powinna m.in.:

- uwzględniać okresy jej budowy i eksploatacji,
- określać wpływ autostrady na powietrze, powierzchnię ziemi, gleby, złoża kopalin, wody powierzchniowe i podziemne, klimat akustyczny, ludzi, świat zwierzęcy i roślinny, a także na krajobraz we wzajemnym ich powiązaniu,
- identyfikować z punktu widzenia wpływu na środowisko i zdrowie ludzi warianty rozwiązań lokalizacyjnych i, dla porównania, wariant polegający na niepodejmowaniu budowy autostrady (tzw. zerowy),
- identyfikować i określać skutki potencjalnych sytuacji awaryjnych, w tym z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne,
- powinna zawierać :

\* charakterystykę projektowanej autostrady, w tym powiązania z krajowym systemem transportowym,

\* charakterystykę środowiska w zasięgu potencjalnego oddziaływania autostrady, w tym obszary wymagające szczególnej ochrony i walory krajobrazowe obszaru,

\* analizę koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, planów zagospodarowania przestrzennego województw, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, a także charakterystykę istniejącego zagospodarowania i użytkowania terenów - w obszarze potencjalnego oddziaływania autostrady,

\* opis sposobu korzystania ze środowiska w okresach budowy i eksploatacji autostrady, proponowanych sposobów zminimalizowania ujemnego wpływu na środowisko z określeniem ich skuteczności, zastosowanych metod, założeń i rozwiązań oraz danych o środowisku,

\* określenie bezpośrednich, pośrednich, krótko- i długotrwałych, odwracalnych i nieodwracalnych oddziaływań autostrady i sposobu zagospodarowania obszaru w granicach tych oddziaływań,

\* określenie potencjalnych zmian środowiska i krajobrazu, skutków dla zabudowy, zagrożeń i korzyści z budowy i eksploatacji autostrady,

\* wnioski dotyczące potrzeby zmian przebiegu autostrady oraz wykonania oceny po określonym czasie eksploatacji autostrady.

Ocena oddziaływania autostrady na grunty rolne i leśne powinna zawierać analizę przebiegu autostrady z punktu widzenia strat w rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej oraz sposobów zapobiegania tym stratom.

Ocena oddziaływania autostrady na objęte ochroną dobra kultury powinna zawierać charakterystykę wartości kulturowych uwzględniającą zasoby i walory dóbr kultury, krajobraz kulturowy oraz obszary podlegające i kwalifikujące się do ochrony, zabiegi w zakresie ochrony oraz programy koniecznych badań i studiów do przeprowadzenia przed podjęciem ostatecznych decyzji dopuszczających budowę autostrady.

Do wymienionego wyżej rozporządzenia załączono wymagany zakres informacji przestrzennych do oceny oraz do podstawowych wyników oceny, podawany na mapach w skali 1 : 25000 - w odniesieniu do środowiska, do warunków glebowo-rolniczych i lasów oraz do elementów i obiektów archeologicznych, architektonicznych, historycznych, urbanistycznych i etnograficznych.

5. Tak więc przygotowaliśmy się w Polsce w dużym stopniu do realizacji zamierzenia, jakim jest stworzenie sieci, przede wszystkim autostrad. Na podstawie toczonych dyskusji, sporów, a także wielu niepokojów, jakie budzi budowa autostrad, warto by uzupełnić te informacje krótkim komentarzem.

Na zachodzie rozwija się społeczna kampania przeciwko budowie autostrad, a także szerzej, przeciwko niepohamowanemu wzrostowi głównych dróg transportowych. Proces ten określa się tam syndromem beznadziejnego sprzężenia:

"Więcej dróg więcej samochodów - więcej samochodów więcej dróg". Nie wdając się w szczegółowe opisy oddziaływania tych dróg transportowych na otoczenie, co powtarza się w wielu publikacjach, można by wymienić tylko hasłowo alarmujące skutki rozwoju transportu:

- utrata, często bezpowrotnie, obszarów przyrodniczo cennych, miejsc osiedlania się zwierząt,

- niszczenie obszarów o specjalnym znaczeniu naukowym i archeologicznym, wymagających ochrony,

- częste dzielenie struktur przyrodniczych (ekosystemów), przerywanie trasmigracyjnych zwierząt,

- masowe zabijanie dzikich zwierząt na drogach,

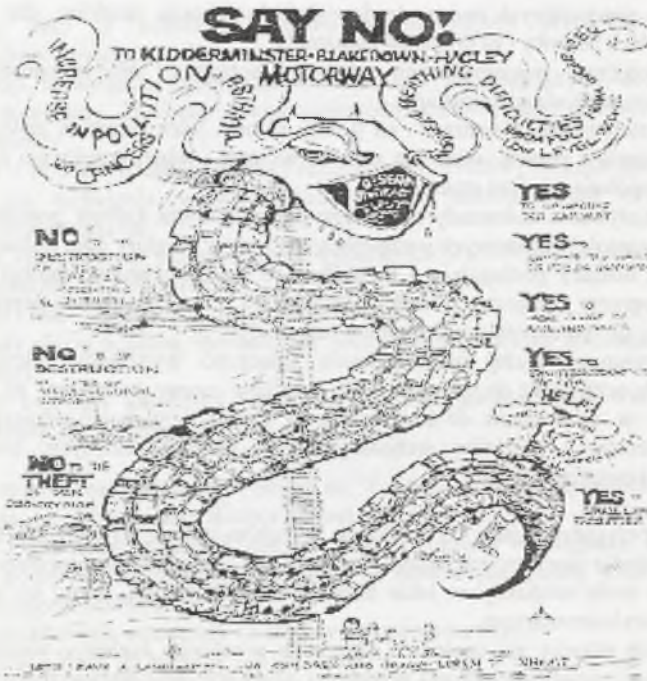
- rozpadanie się struktur mieszkaniowych, separacja mieszkańców od usług, miejsc pracy i wypoczynku, od kontaktów rodzinnych i międzyludzkich,

- hałas i zanieczyszczenie atmosfery spalinami, zanieczyszczenie wód solą i innymi związkami - szkodliwe i niebezpieczne dla zdrowia i życia ludzi, zwierząt i roślin, wywołujące często trwałą utratę zdrowia,

- niszczenie i uszczuplanie ziemi i lokalnych krajobrazów.

Za tymi hasłami kryje się dużo ważnych dalszych konsekwencji (rys. 2). Stwierdza się tam, że programy zapobiegania skutkom oddziaływania autostrad są daleko niewystarczające.

Ochrona środowiska opiera się bardziej na dobrowolnych i pojedynczych działaniach na rzecz odbudowy środowiska i kompensacji strat niż na statutowej ochronie wyznaczonych obszarów. Tworzenie barier przed hałasami i wibracjami ogranicza się do sąsiadujących terenów mieszkaniowych bez uwzględnienia obszarów życia dzikich zwierząt.



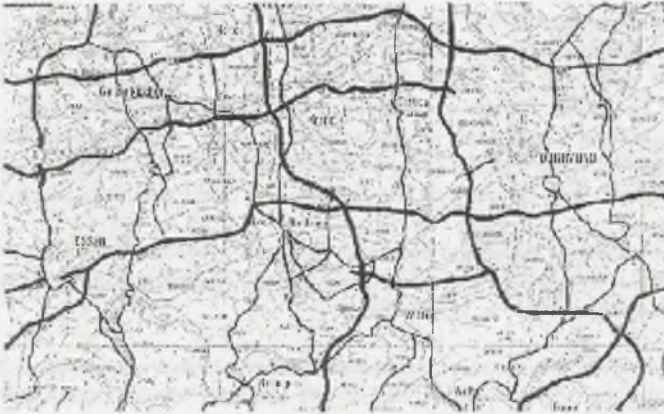
Rys.2. Grice K. 1992: Alarmująca ulotka  
Fig.2. Grice K. 1992 alarming leaflet

Wszystko to wywołuje społeczny sprzeciw nawołujący do wstrzymania destrukcji obszarów niepohamowanym wzrostem transportu samochodowego, natomiast nawołujący do:

- rewitalizacji transportu kolejowego,
- zwiększenia transportu towarów koleją i wodą,
- rozwoju transportu publicznego,
- skrócenia podróży samochodami osobowymi,
- zmniejszenia skali urządzeń obsługi.

Społeczeństwo żąda podporządkowania działań rozwojowi ekologicznie zrównoważonemu, aby przyszłe pokolenia odziedziczyły świat zapewniający godne i zdrowe warunki życia.

Te głosy trzeba traktować poważnie, pojawiają się one i u nas. Trzeba jednak powiedzieć, że ocena sytuacji na Zachodzie i w Polsce musi być odmienna i korzystanie z doświadczeń Zachodu bezpośrednio i bez uwarunkowań nie może być przekonywujące. Jeżeli się spojrzy na mapy drogowe Europy, widać kolosalną przepaść w nasyceniu sieci transportowej między krajami zachodnimi a Polską. (rys.3, rys.4 ). Te wszystkie doświadczenia wynikające ze skutków rozwoju sieci ekspresowych dróg dalekobieżnych, są tam namacalne, u nas w dużym stopniu rozumiane pośrednio. Są na Zachodzie obszary, gdzie nie ma już wolnej przestrzeni dla dalszego rozwoju tej sieci, a stopień jej zagęszczenia wywołuje tyle negatywnych skutków. Ponadto spełnienie warunków zabezpieczających



Rys.3. Centralna część Zagłębia Ruhry. Europa – Atlas samochodowy 1987 1:200 000  
 autostrady  
 drogi główne

Fig.3. The central part of the Ruhr Region. Europa - Road Atlas 1987  
 motorways  
 main Roads



Rys.4. Centralna część aglomeracji górnośląskiej. Europa – Atlas samochodowy 1987 1:200 000  
 autostrady  
 drogi główne

Fig.4. The central part of Upper Silesian Region. Europa - Road Atlas 1987  
 motorways  
 main roads

środowisko, a także budowa w warunkach wysokiego zainwestowania, powoduje olbrzymi wzrost kosztów, trudny nawet w bogatych krajach do poniesienia i uzyskania pożądanego użytkowego efektu. Ale ruch rośnie i brak racjonalnie zaprojektowanej sieci dróg szybkiego ruchu może również wpłynąć destrukcyjnie na środowisko.

Autostrady mają z tego punktu widzenia również zalety. Kanalizują one bowiem ruch i negatywne jego skutki, które bez nich rozproszyłyby się w środowisku. Ważne jest, aby były one właściwie przeprowadzone, aby, unikając niepotrzebnych do nich dojazdów, zbliżyły się one do źródeł ruchu, zwłaszcza koncentracji produkcji, wymiany towarów i koncentracji

ludności. W krajach zachodnich autostrady na ogół bezpośrednio sąsiadują ( stycznie lub promieniście ) z obszarami centralnymi dużych aglomeracji miejskich i przemysłowo-miejskich. Ich oddalenie od takich źródeł ruchu obniża spełnianie ich funkcji. Powoływanie się na tendencje krajów zachodnich do budowy autostrad z dala od obszarów centralnych aglomeracji miejskich nie ma uzasadnienia w warunkach polskich. Tam te tendencje z pewnością są słuszne. Takie odciążenie przepelnionych istniejących autostrad w rejonach centralnych tych aglomeracji jest uzasadnione. U nas natomiast autostrad jeszcze nie ma.

W Polsce musimy zacząć od autostrad bliskich generatorom ruchu. W ten sposób chronimy nie tylko środowisko przyrodnicze, ale też środowisko mieszkalne w aglomeracjach miejskich, ograniczając ruch w sieci lokalnej.

6. Ze względu na konieczność przyspieszenia procesu budowy autostrad w Polsce, obserwujemy niepokojące oderwanie wstępnego trybu ustalania ich lokalizacji od sporządzania studiów i planów zagospodarowania przestrzennego w skali wojewódzkiej i gminnej, które podjęto później niż prace nad wskazaniami lokalizacyjnymi autostrad, a powinny one być pomocne wojewodom w opiniowaniu lokalizacji autostrad. Istnieją natomiast opracowania, w skali regionalnej i, zwłaszcza gminnej, założeń, planów i studiów zagospodarowania przestrzennego sprzed roku 1995, jednak są one, w dużym nieraz stopniu, zdezaktualizowane, niedostosowane do obecnych uwarunkowań środowiskowych i wielokrotnie, jak praktyka wykazuje, nie stanowią one już pełnej merytorycznej podstawy do podejmowania decyzji administracyjnych w zakresie lokalizacji i zagospodarowania przestrzennego inwestycji.

Ta niepomysłna sytuacja wynika stąd, że wykonane w pełnym zakresie aktualne plany i studia zagospodarowania przestrzennego stanowią racjonalną podstawę do decyzji, umożliwiających podejmowanie różnych działań inwestycyjnych, a także gospodarczych, z pełną świadomością skutków dla środowiska i zdrowia ludzi. Takie jest zadanie tych planów i studiów.

## **B. Ocena wariantów przejścia autostrady A-1 przez aglomerację górnośląską**

1. Autostrada A-1 ( północ-południe ) rozpoczyna się w Trójmieście (Gdynia-Sopot-Gdańsk), przebiega w rejonie miast kolejno : Tezew - Grudziądz - Toruń - Włocławek - Kutno - Łódź (węzeł w Strykowie z autostradą A - 2) - Piotrków Trybunalski - Radomsko - Częstochowa - Katowice lub Gliwice (węzeł z autostradą A-4) - Żory i przechodzi przez granicę z Czechami w pobliżu miejscowości Gorzyce. Szczególnie skomplikowane warunki środowiskowe posiada Górnośląski Okręg Przemysłowy. W tym obszarze między lotniskiem w Pyrzowicach a Żorami rozpatrywano cztery warianty przebiegu autostrady (rys.5):

- tzw. " wariant I " - pierwotny, posiadający rezerwy terenowe we wszystkich planach zagospodarowania przestrzennego gmin. Wariant ten na odcinku długości 87,5 km przechodzi przez Pyrzowice - Wojkowice - Siemianowice Śląskie - Katowice - Mikołów - Orzesze - Leszczyny - Żory;





Rys.5. Warianty autostrady A-1 w rejonie aglomeracji górnośląskiej  
 Fig.5. Options of leading the A-1 motorway in the Upper Silesian Region

- wariant tzw. "trasy zasadniczej" (zachodni), zainicjowany w roku 1995 przez władze miasta Gliwice. Wariant ten, długości 93,5 km przechodzi przez Pyrzowice - Piekary Śląskie - Bytom - Gliwice - Knurów - Leszczyny - Żory;
- tzw. " wariant II " ( wariant trasy zasadniczej ) o długości 91,5 km rozpoczyna się na północ od Pyrzowic i przechodzi przez Miasteczko Śląskie - Tarnowskie Góry - Zbrosławice - Gliwice i dalej zgodnie z " trasą zasadniczą";
- tzw. " wariant III " ( wariant trasy zasadniczej ) o długości ponad 99 km powstał w celu ominięcia eksploatowanych zasobów węgla kamiennego kopalni "Dębieńsko", „Knurów", "Sośnica". Odchyła się on od trasy zasadniczej w gminie Knurów i przechodzi przez gminy Pilchowice - Leszczyny - Rybnik - Żory.

2. Kryteria oceny przyjęte w opracowaniu, zarówno w koncepcji jak też w ocenie oddziaływania na środowisko, konsekwentnie wytyczyły wynik. Wskazano "trasę zasadniczą" jako wariant najkorzystniejszy, jakkolwiek, jak wynika z podsumowania oceny oddziaływania na środowisko, nie ma wyraźnej różnicy w sumarycznym zestawieniu konfliktów między wariantem "trasy zasadniczej" a "wariantem I". Trzeba wyraźnie podkreślić, że w tych kryteriach oceny, podstawowe, a właściwie jedyne znaczenie mają właśnie konflikty.

3. Należy odrębnie potraktować warianty trasy zasadniczej, tj. warianty II i III, które w opracowaniach otrzymały wyraźnie gorszą ocenę. W podsumowaniu oceny oddziaływania na środowisko z 1998 roku stwierdza się, że największa konfliktowość występować będzie przy realizacji autostrady według wariantu II i wariantu III (górniczego) i nie proponuje się ich do realizacji. Ocena ta w pełni przekonuje.

" Wariant II " w największym stopniu narusza tereny leśne rozcinając ich ekosystemy i jest konfliktowy w odniesieniu do dóbr kultury i w najwyższym stopniu narusza warunki hydrogeologiczne. Wariant ten spotkał się z protestem miasta Tarnowskie Góry, zastrzeżeniami Katowic i nie ma szerszego poparcia.

" Wariant III " narusza obszary o istotnych walorach przyrodniczo-krajobrazowych i rekreacyjnych przecinając zwłaszcza, bez żadnych związków z tym korzyści, Park Krajobrazowy Cysterskie Kompozycje Rud Wielkich. Ponadto wariant ten narusza kompleksy gleb chronionych i złoża eksploatacji minerałów. Wariant ten jest licznie oprotestowany, posiada najdłuższy ze wszystkich wariantów przebieg.

Odrzucając " wariant III ", należałoby jednak w kosztach trasy zasadniczej przewidzieć odpowiednie zabezpieczenia powierzchni ziemi przed skutkami eksploatacji górniczej, sprawdzając jednocześnie, czy materiały z roku 1996 na temat prognozowanych wpływów projektowanej eksploatacji górniczej są nadal aktualne. W ekspertyzie górniczo-geologicznej nie się o tym nie mówi, a wiadomo, że w międzyczasie, w odniesieniu do górnictwa węgla kamiennego, nastąpiły postanowienia wprowadzające poważne zmiany.

4. " Wariant I " o najkrótszym przebiegu i nieporównanie większym zapleczu studialnym w planach zagospodarowania przestrzennego okazał się gorszy od "trasy zasadniczej", ponieważ jest bardziej konfliktowy. Wprawdzie ma korzystniejsze warunki geologiczno-inżynierskie, nie posiada, w odróżnieniu od " trasy zasadniczej ", konfliktów z obszarami ochronnymi ujęć powierzchniowych lub podziemnych, ma identyczną lub podobną ocenę jak "trasa zasadnicza" w odniesieniu do oddziaływania na dobra kultury objęte ochroną i w zdecydowanie mniejszym stopniu narusza tereny leśne i uprawy polowe. Natomiast decydującą o gorszej ocenie " wariantu I " konfliktowość wykazano w odniesieniu do liczby narażonych mieszkańców na zanieczyszczenia atmosferyczne i hałas z autostrady, a także do koniecznych wyburzeń, co w konsekwencji doprowadziło do naruszenia struktur miejskich, do konieczności większych wysiedleń mieszkańców oraz wzrostu kosztów urządzeń ochronnych, zwłaszcza ekranów akustycznych. Jest to związane z przebiegiem trasy " wariantu I " stycznie do obszarów śródmiejskich Katowic i Siemianowic Śląskich. Założeniem tego wariantu jest przeprowadzić autostradę właśnie w pobliżu obszarów centralnych aglomeracji górnośląskiej, najwyższym potencjale źródeł i celów ruchu, jakim zwłaszcza jest centrum Katowic.

Niezgodnie z podsumowaniem konsultacji z gminami i miastami ( niedopatrznie ? ), dokonany przez autorów koncepcji autostrady, Rada Miejska Katowic postawiła "wariant I" jako najkorzystniejszy.

5. "Trasa zasadnicza" jest obojętna w stosunku do centrum aglomeracji górnośląskiej. Nawiasem mówiąc, z tego punktu widzenia, wariant II " nie powinien być w ogóle rozpatrywany, bo wariant ten zaprzecza funkcji autostrady i należy się dziwić, że w koncepcji autostrady nie zwrócono na to uwagi. Rada Miejska Katowic w wypadku przyjęcia " trasy zasadniczej " stwierdza konieczność wykonania połączeń miasta z autostradą A-1 drogami ekspresowymi do węzłów Bobrowniki i Bytom. Zastrzeżenie to spotyka się z taką uwagą autorów opracowania : " Budowa dróg łączących miasto Katowice z autostradą realizowana powinna być w ramach nakładów na ogólnodostępną sieć drogową według potrzeb wynikających z zasadności ekonomicznej oraz planów rozbudowy perspektywicznej sieci drogowej ". Nie wiadomo, czy Rada Miejska Katowic dowiedziała się o niespełnieniu postawionego warunku. Katowice, centrum aglomeracji, zostały zatem potraktowane jak małe miasteczko śląskie.

Trzeba również zauważyć, że Wojewoda Katowicki, w piśmie z roku 1997, uzgadniając " trasę zasadniczą ", wyraził niepokój, stwierdzając brak możliwości dokonania oceny przebiegu autostrady na tle systemu transportowego regionu oraz brak możliwości oszacowania skutków prowadzenia autostrady w nowym śladzie dla funkcjonowania aglomeracji katowickiej i całego województwa oraz kosztów, jakie będzie ponosić region w związku z koniecznością budowy nowych powiązań drogowo-ulicznych.

6. Czy wymienione wyżej uwagi mają jakieś znaczenie dla tematu, jakim się tu interesujemy, a mianowicie, "oceny oddziaływania autostrady na środowisko "? Wypełnieniem

funkcji autostrady powinna zająć się przede wszystkim koncepcja autostrady. Do tego tematu trzeba jednak dodać, że w wyniku oceny następuje rekomendacja, w tym przypadku, wariantu do wskazań lokalizacyjnych na budowę autostrady. Następuje obawa, że różny stopień wypełniania funkcji autostrady nie weźmie udziału w porównaniu wariantów i wybrze wariantu do realizacji. Chcę zwrócić uwagę na znane opracowanie pt. "Wytyczne wykonywania ocen oddziaływania autostrad na środowisko" zalecane przez Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa do wykorzystania w opracowywaniu ocen. Wytyczne te opierają się na Rozporządzeniu Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 5 czerwca 1995 roku w sprawie wymagań, jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania autostrady na środowisko, grunty rolne i leśne oraz na dobra kultury objęte ochroną. Lektura tych wytycznych, a zwłaszcza rozdziałów i punktów pod tytułem: "Oddziaływania pozytywne", "Opis inwestycji autostradowej", "Opis wariantu zerowego", a także "Wpływ na zagospodarowanie przestrzenne" wskazuje, że nie chodzi tylko o konflikty i że wytyczne nie zostały w tej ocenie i w tej analizie wariantów w pełni wykorzystane. W ocenie brak odniesienia się do oddziaływań pozytywnych i brak opisu wariantu tzw. "zerowego", polegającego na niepodejmowaniu budowy autostrady. To, co w ocenie występuje pod tymi tytułami, jest zbyt ogólnikowe, żeby się do czegoś przydało. Powinny one być zrobione dla każdego różniącego się w sposób istotny przebiegu wariantu w regionie i wzajemnie porównane." Wariant I " i " trasa zasadnicza " właśnie istotnie się różnią.

7. Autostrady, od początku ich istnienia, spełniają nie tylko funkcje transportowe, łącząc źródła i cele ruchu i funkcje bezpieczeństwa. Pełnią one ponadto funkcje, jak byśmy to dzisiaj określili - ekologiczne. Uwalniają one obszary otaczające od ruchu o dalszych, nie miejscowych relacjach, poprawiając warunki życia i warunki zdrowotne w tych obszarach. Funkcje te autostrady spełniają tym lepiej, im lepiej i sprawniej spełniają funkcje transportowe. Źródła i cele ruchu w największym natężeniu i potencjale znajdują się w obszarach centralnych największych miast i relacja autostrady z tymi obszarami odgrywa kluczową rolę." Prognoza ruchu kołowego dla projektowanego przebiegu autostrady A-1 przez obszar aglomeracji górnośląskiej w "Modelu stanu istniejącego" i w "Prognozie na rok 2015" ukazuje największe nasilenie ruchu, z którego duża część korzystałaby z autostrady - w centrum Katowic. Autostrada według "trasy zasadniczej" wyraźnie odsuwa się od obszaru o najbardziej nasilonym ruchu drogowym w aglomeracji górnośląskiej, pozostawiając ten ruch na przeciążonych ulicach, w dużej części mieszkaniowego środowiska Katowic. Ten ruch stwarza wielorakie uciążliwości dla setek tysięcy mieszkańców centralnych części aglomeracji. Problem ten jest tu bez porównania ostrzejszy, niż to występuje w Gliwicach i w Zabrze. Nie zostało to w ocenie oddziaływania na środowisko rozpatrzone.

8. Pierwsza autostrada w aglomeracji górnośląskiej powinna wejść w jej obszary centralne, stycznie do śródmieścia i w najwyższe natężenie ruchu samochodowego tak jak robiono to w USA, w Niemczech, a potem w innych krajach Europy Zachodniej w stosunku do dużych miast. Na szczęście, mimo nacisków na odsunięcie autostrady A - 4 od Katowic aż po Tychy, wytyczono ją właściwie (rys.6). Już teraz widać, że ta decyzja była słuszna. Dziś przed Zachodem staje inne zadanie - autostrady prowadzi się obwodnicowo i peryferyjnie. To jest drugi etap budowy sieci autostrad w wysoko zurbanizowanych obszarach, do którego również zapewne dojdziemy. Natomiast teraz, kiedy autostrad w ogóle nie posiadamy, budowanie w Polsce autostrad na peryferiach to nie tylko zmarnowanie



Rys.6. Warianty autostrady A-4 w rejonie aglomeracji górnośląskiej. Trybuna Śląska 1998  
 Fig.6. Options of leading the A-4 motorway in the Upper Silesian Region



Rys.7. Warszawa. Autostrada za miastem – ekologiczna? (Życie 1998)  
 Fig.7. Warszawa - Is the Motorway outside the town ecological better?

włożonych środków, bo są one tam dużo mniej potrzebne, ale również zmarnowanie okazji do poprawy środowiska mieszkalnego centralnych obszarów dużych aglomeracji miejskich (rys.7). Przeprowadzenie autostrady przez te obszary musi w konsekwencji zwiększyć konflikty z istniejącym zainwestowaniem, a także koszty. Ten aspekt ochrony środowiska jest niezwykle istotny w obszarach wielkich aglomeracji i konurbacji miejskich i nie powinien uchodzić uwadze w ocenach środowiskowych. Ten aspekt jest istotnym kryterium w "wariancie I" i dlatego ten wariant preferujemy i proponujemy wybrać do realizacji.

## LITERATURA

1. Polityka ekologiczna Państwa.
2. Materiały seminarium z zakresu ocen oddziaływania na środowisko inwestycji transportowych. Centralny Ośrodek Doskonalenia Kadr Środowiska i Gospodarki Wodnej, Dębe k. Warszawy, 7-9 czerwca 1993.
3. Wytyczne wykonywania ocen oddziaływania autostrad na środowisko. Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad, Warszawa 1998.
4. Deja A., Kram B.: Żeby woda była czysta a trawa zielona. Rzeczpospolita Nr 118 z 23 maja 1995.
5. Grice K.: More for less. Urban Nature Magazines, Vol 1, Nr 2, 1992.
6. Ustawa z dnia 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska (jednolity tekst DzU Nr 49 z r. 1994, zmiany DzU Nr 133 z r. 1997).
7. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (jednolity tekst DzU Nr 15 z r. 1999).

## Abstract

Poland is executing the substantial venture of creating a network of motorways and expressways. Such a need is generated by the rapid development of motorisation in Poland, as well as the expanding economic co-operation with Europe, which necessitates the creating of international connections. The existing road network is not prepared for that. In the near future a system of 2600 km of motorways and 3900 km of expressways is to come into being. The high costs of the venture are enlarged by the need to incorporate environmental protection.

Its realisation has encountered vast difficulties, but the design and building work was set at a fast pace. Several organisational ventures were undertaken and a set of regulations connected in particular with motorways was created, among them the "Special requirements to be fulfilled by the evaluation of motorways' influence on the environment" (Environmental Impact Assessment - EIA).

The motorways have been rated among the group of investments considered especially harmful for the environment and human health. They contribute to the growth of the alarming effects of the development of transportation. The natural and built-up areas are attacked as a result of emission of noise and pollution of the atmosphere and water. This evokes, in western countries and in Poland, a social objection, and a demand bring the activities into line with the principles of ecologically sustained development.

However, the motorways have advantages, too. Serving their transport function, they channel the traffic with its negative effects, which would otherwise be dispersed among country roads and built up areas. The rational functioning of the motorway network has to be ensured by spatial development plans.

The hypothetical discussion compares two options of leading the A-1 (north - south) motorway through the Upper - Silesian agglomeration, in the context of evaluation of its effect on the environment. The results lead to a statement, that, in the light of those evaluations, the positive effects of motorways on the environment - as a result of fulfilling their function - are not taken into consideration to a sufficient extent. From this point of view,

much more favourable is the "option I", leading the motorway at a tangent to Katowice city centre. It comes up to the area of most intensified traffic in the agglomeration both at present and in future, eliminating efficiently the transit traffic from the local streets.

The "fundamental option", estimated in the EIA as better from environmental point of view, doesn't pay regard to the functional criterion. Moving the motorway to the outskirts of the agglomeration it limits however the need for demolition and the costs of using protection facilities, but leaves heavy traffic on the overburdened streets of the unprotected housing estates in central area of Katowice, fulfilling the function of the motorway to a much lower extent.