

Proces oceny oddziaływania na środowisko w państwach Grupy Wyszehradzkiej w zakresie drogownictwa

Slávka Gałaś, Andrzej Gałaś

*Katedra Analiz Środowiskowych, Kartografii i Geologii Gospodarczej, Wydział Geologii, Geofizyki i Ochrony Środowiska, AGH Akademia Górniczo-Hutnicza w Krakowie,
e-mail: sgalas@geol.agh.edu.pl, pollux@geol.agh.edu.pl*

Streszczenie: Celem artykułu jest omówienie procesu oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ) w państwach Grupy Wyszehradzkiej (V4) w zakresie drogownictwa. W pierwszej części pracy analizie poddany został rozwój sieci drogowej w państwach V4 a następnie oceniono kryteria etapu screeningu procedury OOŚ wynikające z podziału przedsięwzięć ze względu na wielkość oddziaływania na środowisko. W drugiej części pracy ocenie poddano wyniki ankiety przeprowadzonej w państwach V4 wśród wykonawców OOŚ. W niniejszej pracy analizowano i oceniono odpowiedzi respondentów, którzy deklarowali swój udział w zakresie związanym z transportem. Ukazano różnice w procedurze OOŚ inwestycji drogowych w poszczególnych krajach V4.

Słowa kluczowe: ocena oddziaływania na środowisko, inwestycje drogowe, kryteria screeningu, grupa wyszehradzka.

1. Wprowadzenie

Ocena oddziaływania na środowisko (OOŚ) jest jednym z podstawowych narzędzi zarządzania ochroną środowiska w procesach rozwoju, wpisującym się w zasadę zrównoważonego rozwoju. Jako narzędzie prawne stosowane jest wg zapisów: Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dyrektywa OOŚ) [1], Dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko, oraz Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory w części dotyczącej ocen oddziaływania na środowisko.

Dyrektywa OOŚ, jako akt prawa pochodnego Unii Europejskiej (UE), stworzyła ramy odniesienia do implementacji procedur oceny oddziaływania na środowisko do systemów prawnych poszczególnych państw członkowskich UE, w tym i dla państw należących do Grupy Wyszehradzkiej (V4).

Po okresie zmian ustrojowych wszystkie państwa Grupy Wyszehradzkiej znalazły się w trudnej sytuacji ekonomicznej. Jednocześnie nawiązanie partnerskich stosunków z krajami Unii Europejskiej wymagało szybkich zmian gospodarczych w tym dostosowanie do odpowiednich standardów infrastruktury komunikacyjnej. Kluczową dla narastającego międzynarodowego ruchu samochodowego była sieć

autostrad i dróg ekspresowych. Na tle pozostałych państw V4 szczególnie opóźniona pod tym względem była i jest Polska. W 1991 roku istniało w naszym kraju 257 km autostrad i 370 km dróg ekspresowych. Przyjęty w 1994 roku plan budowy autostrad przewidywał budowę 2600 km, w tym najbardziej potrzebnych połączeń A1, A2 i A4. Dziś do użytku w Polsce jest prawie 2789 km autostrad i dróg ekspresowych (stan na koniec 2013 wg GDDKiA). Trwają prace nad ukończeniem ostatniego odcinka autostrady A4, która łączy nasz kraj z Niemcami i Ukrainą. Ta autostrada, o długości całkowitej 672 km, otwarta zostanie po około 40 latach od rozpoczęcia budowy (wyłączając fragment budowany jeszcze przed II wojną światową przez Niemców).

Program budowy autostrad na lata 2011-2015 zakłada oddanie wszystkich kluczowych odcinków autostrad [2]. Jest to ciekawa deklaracja ponieważ w dokumencie opisano poszczególne autostrady jako główne lub podstawowe nie podając, które to są kluczowe.

W artykule skupiono się na analizie wyników badania ankietowego związaneego z procesem OOS w państwach V4 w zakresie odpowiedzi, które udzielili respondenci, deklarujący swoje doświadczenie w przygotowaniu raportów o oddziaływaniu na środowisko w zakresie transportu.

2. Sytuacja w państwach V4 w zakresie infrastruktury drogowej

Obszarem badań są państwa należące do Grupy Wyszehradzkiej: Polska (PL), Słowacja (SVK), Czechy (CZ) i Węgry (HU). Na tle wymienionych państw pod względem wielkości powierzchni oraz liczby mieszkańców wyróżnia się Polska, ale jeśli brać pod uwagę gęstość zaludnienia oraz indeks PKB (EU28 = 100) pierwsze miejsce zajmują Czechy (Tabela 1).

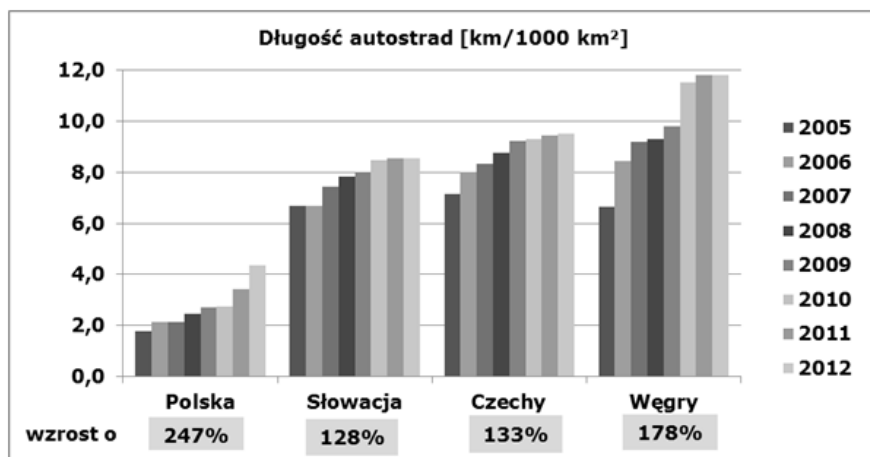
Tabela 1. Podstawowe dane za r. 2011 (dane wg. statystyk krajowych oraz Eurostatu) [3,4,5,6,7]

	Polska	Słowacja	Czechy	Węgry
powierzchnia (km ²)	312 679	49 036	78 866	93 024
ludność (os.)	38 538 447	5 404 322	10 505 445	9 931 925
gęstość zaludnienia (os./km ²)	123	110	133	107
PKB indeks (EU28 = 100)	65	75	81	67

Istotnym wskaźnikiem, który pozwala określić stopień rozwoju infrastruktury transportowej danego obszaru jest gęstość dróg. Gęstość dróg w państwach V4 otrzymano po przeliczeniu długości autostrad oraz dróg ekspresowych w stosunku do 1000 km² powierzchni kraju. Wyniki wyliczono na podstawie danych z lat 2005-2012 co pozwoliło określić dynamikę wzrostu w przedziale 7 lat (Rys.1, 2).

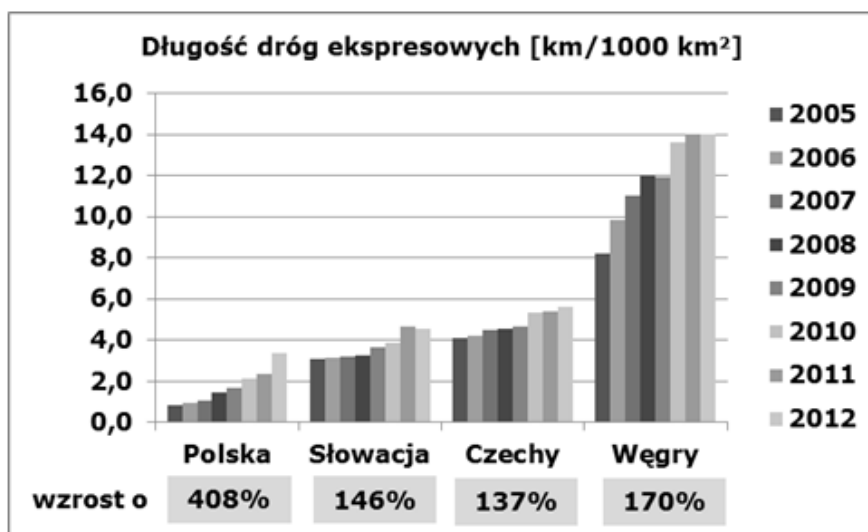
Pod względem długości autostrad, pozycja Polski jest wyraźnie najgorsza na tle pozostałych państw V4 (Rys.1). Wartość tego wskaźnika dla Polski - 1,76 km (2005r.) - jest 4 razy mniejsza niż w Czechach, które w tym samym czasie posiadały 7,15 km autostrad na 1000 km² powierzchni. Od r. 2007 pierwszeństwo w tym zakresie między badanymi krajami zajmują Węgry, które ten stan utrzymały aż do

2012r. i posiadają najgęstsza sieć autostrad. W przedziale badanych 7 lat największą dynamikę wzrostu posiadanych autostrad obserwuje się w Polsce, gdzie długość wzrosła o 247%.



Rys. 1. Długość autostrad na 1000 km² w państwach V4 w latach 2005-2012 [na podstawie 3,4,5,6,7]

Podobnie sytuacja kształtuje się w przypadku dróg ekspresowych (Rys. 2). Największy wzrost sieci dróg ekspresowych odnotowano w Polsce, gdzie w stosunku do 2005 r. w 2012 r. przybyło 408%, jednak i tak Polska nie osiągnęła wskaźnika dróg ekspresowych w pozostałych państwach V4.



Rys. 2. Długość dróg ekspresowych na 1000 km² w państwach V4 w latach 2005-2012 [na podstawie 3,4,5,6,7]

3. Porównanie klasyfikacji przedsięwzięć w procedurze OOŚ w państwach V4

Kwalifikacja przedsięwzięcia do procedury OOŚ w krajach V4 odbywa się na podobnych zasadach, wynikających z Dyrektywy OOŚ. Przedsięwzięcia są według odpowiednich wytycznych (załączniki do krajowych ustaw OOŚ lub rozporządzenia) dzielone na dwie grupy: 1) przedsięwzięcia, dla których obligatoryjne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko (załącznik I dyrektywy OOŚ) oraz 2) przedsięwzięcia, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jest fakultatywny (załącznik II dyrektywy OOŚ).

Analiza zapisów regulacji prawnych OOŚ w krajach V4 dotyczących progów oraz kryteriów selekcji dla przedsięwzięć związanych z transportem drogowym wykazała znaczące różnice [8,9,10,11,12]. Dotyczą one wartości progowych stosowanych dla klasyfikacji przedsięwzięć w zależności od znaczenia ich wpływu na środowisko (Tabela 2).

W zakresie przedsięwzięć, dla których jest obligatoryjne przeprowadzenie procedury OOŚ nie ma różnic pomiędzy państwami V4. Dotyczy to inwestycji należących do autostrad, dróg ekspresowych oraz innych dróg o nie mniej niż czterech pasach ruchu i długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku, w tym także rozbudowa drogi do w/w parametrów.

Budowa dróg, nie wymienionych w załączniku I dyrektywy OOŚ, zawarta jest w załączniku II dyrektywy OOŚ, gdzie takie przedsięwzięcia mają podlegać etapowi screeningu. Zapis ten został przez państwa V4 w odmienny sposób transponowany do krajowych przepisów. W poszczególnych państwach progi screeningu wskazujące, które przedsięwzięcie powinno przejść etap selekcji mają odmiennie parametry (Tabela 2). W Polsce są to drogi o nawierzchni twardej, których całkowita długość przekracza 1 km, na Słowacji kryterium to obowiązuje dopiero od długości 5 km do 10 km a wiąże się tylko z drogami I i II klasy dróg (odpowiednio w Polsce drogi krajowe oraz wojewódzkie) (Tabela 3). W Czechach nie określono dla tego przypadku przedsięwzięć konkretnej długości, ale wskazano, których dróg dotyczy procedura screeningu: dróg wszystkich klas, oraz dróg lokalnych klasy I i II. Ze względu na brak szczegółowych danych dotyczących Węgier (w języku innym niż węgierski) nie uwzględniono Węgier w porównaniu. Różne wartości progowe w poszczególnych krajach powodują, że inwestycje, które w jednym kraju będą przedmiotem całej procedury OOŚ w innym przejdą tylko etap screeningu. Z tego też powodu liczba wszczętych postępowań nie będzie odpowiadała pełnemu obrazowi rozwoju infrastruktury drogowej w ostatnich latach.

Tabela 2. Kryteria selekcji dla przedsięwzięć związanych z transportem drogowym w państwach V4 [8,9,10,11,12].

UE	PL	SVK	CZ	HU
Budowa dróg (przedsięwzięcia niewymienione w załączniku I dyrektywy OOS);	Drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32, oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;	Drogi I i II klasy oraz przebudowa lub rozbudowa istniejącej drogi I i II klasy związane ze zmianą kategorii od 5 km do 10 km długości	Nowa budowa, rozbudowa i przeniesienie dróg wszystkich klas i dróg lokalnych I i II klasy (przedsięwzięcia niewymienione w kategorii I odpowiedniej ustawy).	Ruch drogowy i publiczny (jeśli nie jest ujęty w załączniku 1 odpowiedniej ustawy): a) Budowa drogi krajowej (o ile nie jest ujęta w załączniku 1) b) Rozbudowa dróg krajowych o długości 1 km c) Jeżeli nie są wliczone w poprzednich punktach, dotyczą dróg krajowych, lokalnych, komunikacji publicznej, znajdujące się na terenach obszarów chronionych, obszarów Natura 2000, bez limitu wielkości

Tabela 3. Kategorie dróg wynikające z funkcji drogi w sieci drogowej w państwach V4, pogrubioną zaznaczono te, dla których obowiązuje etap screeningu, uproszczone [13, 14, 15]

PL	SVK	CZ
<ul style="list-style-type: none"> - drogi krajowe, w tym i autostrady oraz drogi ekspresowe - drogi wojewódzkie - drogi powiatowe - drogi gminne 	<ul style="list-style-type: none"> - autostrady - drogi I klasy, w tym i drogi ekspresowe - drogi II klasy - drogi III klasy - lokalne drogi - drogi dojazdowe 	<ul style="list-style-type: none"> - autostrady - drogi I klasy, w tym i drogi ekspresowe - drogi II klasy - drogi III klasy - lokalne drogi I, II klasy - lokalne drogi III, IV klasy - drogi dojazdowe

4. Wyniki badania ankietowego w zakresie transportu

W miesiącach styczeń – luty 2013r. wykonano badanie ankietowe w ramach realizacji projektu międzynarodowego “Assessment of the quality of the environment in the V4 Countries (AQE V4)”, współfinansowanego przez Międzynarodowy Fundusz Wyszehradzki równoległe w państwach V4: Polska, Słowacja, Czechy oraz Węgry. Obiektem badań był proces oceny oddziaływania na środowisko, jako instrument zarządzania środowiskiem w tych państwach. W badaniu brali udział zaproszeni eksperci wykonujący raporty o oddziaływaniu na środowisko (raport) w całkowitej liczbie 200 osób. W niniejszym artykule uwagę skupiono na wynikach badania, które są związane z transportem (więcej informacji na www.enviro.agh.edu.pl).

Analizą objęto odpowiedzi, które wskazały osoby, deklarujące w ankiecie, że zajmują się dziedziną gospodarki – transport i telekomunikacja. Wzajemne relacje pomiędzy udzielonymi odpowiedziami oceniono na podstawie analizy porównawczej. Celem było uzyskanie odpowiedzi na pytania m. in. jaką te osoby wykorzystują metodykę do ocen oddziaływania i jakich przewodników używają oraz czy mają w tym procesie do dyspozycji wystarczającą ilość danych. Do analiz wykorzystano pakiet statystyczny IBM SPSS Statistics 20.0.

Dziedzina Transport i telekomunikacja znalazła się wśród najczęściej wybieranych przez respondentów dziedzin gospodarki, w których respondenci deklaruowali swoje doświadczenie w procesie OOŚ. Na doświadczenia w tym zakresie najczęściej wskazywali ankietrzy z Czech, następnie z Polski i Słowacji. W tych państwach dziedzina Transport i telekomunikacja mieściła się pomiędzy 3 a 5 miejscem pod względem ilości udzielonych odpowiedzi. Natomiast na Węgrzech dziedzina ta na 17 wszystkich pozycji zajęła odległe 14 miejsce (Tabela 4).

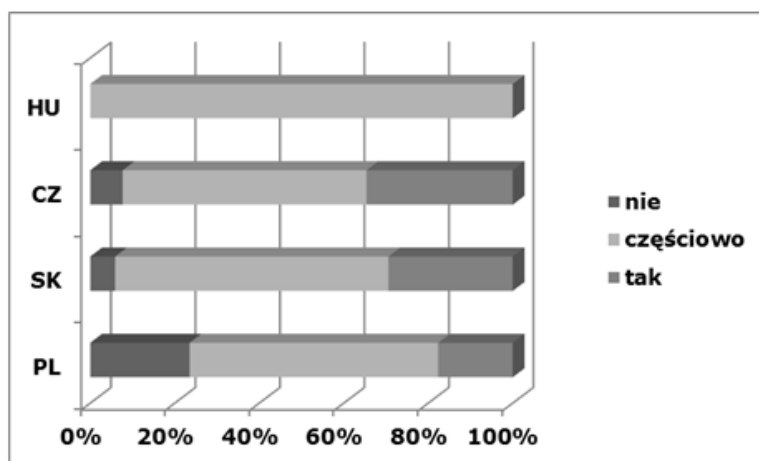
Tabela 4. Odpowiedzi respondentów na pytanie ankietowe: W której dziedzinie gospodarki ma Pani/Pan doświadczenie w przygotowaniu raportu OOŚ?

	PL	SVK	CZ	HU
1.	Przemysł energetyczny	Infrastruktura	Infrastruktura	Produkcja rolna i leśna
2.	Infrastruktura	Przemysł energetyczny	Obiekty dla sportu, rekreacji i turystyki	Gospodarka wodna
3.	Gospodarka wodna	Obiekty dla sportu, rekreacji i turystyki	Transport i telekomunikacja	Infrastruktura
4.	Transport i telekomunikacja	Gospodarka wodna	Górnictwo	Obiekty dla sportu, rekreacji i turystyki
5.	Dokumenty strategiczne	Transport i telekomunikacja	Dokumentacje planistyczne	Górnictwo
6.	Dokumentacje planistyczne	Dokumentacje planistyczne	Mechanika i elektrotechnika	Przemysł materiałów budowlanych
7.	Inne branże przemysłu	Mechanika i elektrotechnika	Inne branże przemysłu	Przemysł energetyczny
8.	Przemysł spożywczy	Produkcja rolna i leśna	Produkcja rolna i leśna	Dokumenty strategiczne
9.	Górnictwo	Przemysł chemiczny, farmaceutyczny i petrochemiczny	Przemysł chemiczny, farmaceutyczny i petrochemiczny	Dokumentacje planistyczne
10.	Przemysł drzewny, papierniczy	Inne branże przemysłu	Przemysł energetyczny	Przemysł chemiczny, farmaceutyczny i petrochemiczny
11.	Przemysł materiałów budowlanych	Górnictwo	Gospodarka wodna	Przemysł drzewny, papierniczy
12.	Przemysł chemiczny, farmaceutyczny i petrochemiczny	Dokumenty strategiczne	Dokumenty strategiczne	Inne branże przemysłu
13.	Produkcja rolna i leśna	Przemysł materiałów budowlanych	Przemysł materiałów budowlanych	Przemysł spożywczy
14.	Przemysł metalurgiczny	Przemysł drzewny, papierniczy	Przemysł spożywczy	Transport i telekomunikacja
15.	Mechanika i elektrotechnika	Przemysł metalurgiczny	Przemysł drzewny, papierniczy	Przemysł metalurgiczny
16.	Obiekty dla sportu, rekreacji i turystyki	Przemysł spożywczy	Przemysł metalurgiczny	Mechanika i elektrotechnika
17.	Budownictwo wojskowe	Budownictwo wojskowe	Budownictwo wojskowe	Budownictwo wojskowe

Relacje pomiędzy wybranymi dziedzinami gospodarki, w których respondenci deklaruowali swoje doświadczenie w przygotowaniu Raportów OOŚ a częstotliwością wybieranych przewodników metodologicznych w procesie OOŚ przedstawiono dla analizowanej dziedziny – transport tylko dla Polski. W Polsce ankietowani najczęściej wybierali następujące przewodniki metodologiczne: „Postępowania administracyjne w sprawach określonych ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko”, „Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych, red. J. Bohatkiewicz, GDDKiA/EKKOM Sp. z o.o., Kraków 2007” oraz Instrukcję ITB Nr 338/2003: „Metoda określania emisji i imisji hałasu przemysłowego w środowisku – ITB Warszawa 2003r.

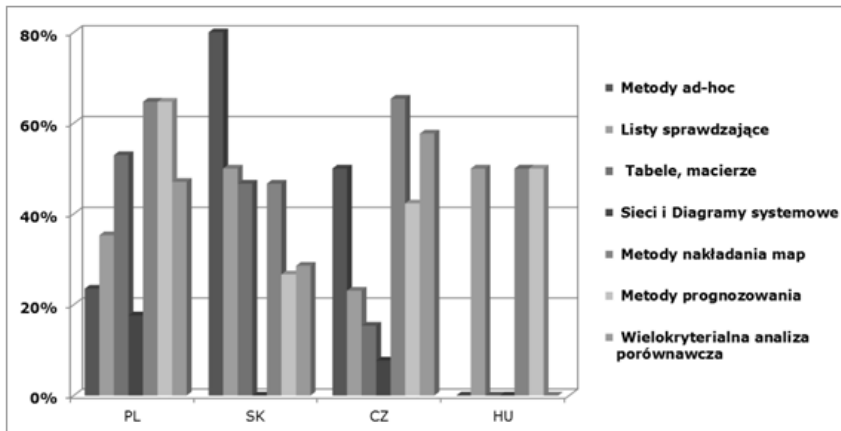
W stosunku do wydanych metodologicznych przewodników dla procesu OOŚ jednak większa część (52,9%) wszystkich badanych z doświadczeniem w dziedzinie Transport i telekomunikacja w Polsce uznała, że są one tylko częściowo wystarczające dla procesu OOŚ a aż 35,3% wskazała, że są niewystarczające.

Odnosnie określenia dyspozycyjności danych (w wymaganej jakości, aktualności) potrzebnych dla sporządzenia dokumentacji OOŚ, respondenci z wyłączeniem Węgrzech, zdecydowanie określili ilość i jakość danych, jako częściowo wystarczającą (Rys.3). Jak ilustruje rysunek pojawiły się odpowiedzi wskazujące i na niewystarczającą ilość danych (7-15%). Na Węgrzech wszyscy respondenci z dziedziny Transport i telekomunikacja ocenili dane za częściowo wystarczające.



Rys. 3. Odpowiedzi respondentów na pytanie: Czy ma Pani/Pan przy sporządzaniu dokumentacji OOŚ do dyspozycji wystarczającą ilość danych (w wymaganej jakości, aktualne, itd.)?

Spośród wykorzystywanych procedur i metod do identyfikacji oraz oceny oddziaływania w Polsce jako najczęściej wybierane zostały metody nakładania map oraz metody prognozowania (Rys.4). Na Słowacji dominującą okazała się metoda ad hoc oraz list kontrolnych. W Czechach respondenci najczęściej wskazali metodę nakładania map oraz wielokryterialną analizę porównawczą a na Węgrzech trzy metody otrzymały tę samą liczbę odpowiedzi: metody nakładania map, metody prognozowania oraz list kontrolnych. Za najrzadziej wykorzystywaną metodę respondenci we wszystkich państwach zgodnie uznali metodę sieciową. We wszystkich państwach oprócz Słowacji wśród najczęściej stosowanych pojawia się metoda nakładania map pomocna zwłaszcza do wyboru lokalizacji i do wizualizacji wyników wykonanych analiz.



Rys. 4. Odpowiedzi respondentów na pytanie: Jakie procedury i metody wykorzystuje Pani/Pan do identyfikacji oraz oceny oddziaływania?

5. Wnioski i podsumowanie

Bez wątplenia rozwój sieci drogowej w każdym z państw Grupy Wyszehradzkiej ma znaczenie dla rozwoju tych państw. Działania w obrębie tej grupy zmierzają do wzajemnej współpracy dla rozwoju gospodarczego. Rozwinięta sieć połączeń drogowych pomiędzy państwami V4 powinna być traktowana jako priorytet w tej współpracy. Dobra komunikacja spowoduje zmniejszenie znaczenia odległości, zwłaszcza w odniesieniu do połączenia wszystkich czterech stolic: Warszawy, Pragi, Bratysławy i Budapesztu. Drugim nie mniej ważnym etapem rozwoju będzie włączenie się w sieć drogową pozostałych krajów unijnych. Autostrada A4 będzie pierwszą tego typu drogą łączącą zachodnią i wschodnią Europę. Monitorowanie oddziaływania tej drogi pozwoli prognozować oddziaływanie kolejnych oddawanych dróg a zwłaszcza szlaku północ-południe.

W tym świetle niniejsza publikacja zarysowuje różnice oraz problemy wykonywania ocen oddziaływania dla dróg w w/w zakresie państw V4. Zauważalne różnice występują w stosunku do wyznaczonych limitów dla etapu screeningu procesu OOŚ, dotyczą już określonych wartości długości planowanych przedsięwzięć oraz kategorii dróg. W wyniku analizy odpowiedzi respondentów z doświadczeniem sporządzania raportów w dziedzinie Transport i telekomunikacja, można wskazać na pewne niedoskonałości w dostępnej literaturze metodycznej przedmiotu oraz w wystarczalności jakości i ilości danych. W aspekcie międzynarodowym jest to tym bardziej widoczne. Stosowane metody oceny są za wyjątkiem Słowacji w miarę podobne co umożliwi łatwą korelację analiz wykonywanych dla międzynarodowych połączeń drogowych.

Doświadczenia systemowe procesu OOŚ w poszczególnych krajach, można uznać za dobre praktyki i starać się zaadoptować je w pozostałych państwach, co pozwoli na skuteczniejsze przestrzeganie norm i standardów w ochronie i zarządzaniu środowiskiem [16].

Praca została sfinansowana w ramach badań statutowych AGH nr 11.11.140.175

Literatura

- [1] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (Dyrektywa OOS)
- [2] Ministerstwo Infrastruktury. Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015. (2011).
- [3] www.stat.gov.pl, dostęp 9-10.01.2014
- [4] <http://portal.statistics.sk>, dostęp 9-10.01.2014
- [5] <http://vdb.czso.cz>, dostęp 9-10.01.2014
- [6] www.ksh.hu/transportt, dostęp 9-10.01.2014
- [7] <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
- [8] Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
- [9] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.
- [10] Ustawa nr 24/2006 o ocenie wpływu na środowisko z późniejszymi zmianami.
- [11] Ustawa nr 100/2001 o ocenie wpływu na środowisko z późniejszymi zmianami.
- [12] Dekret Rządu nr 314/2005 (XII 25) o ocenie oddziaływania na środowisko i zintegrowanych pozwoleniach z późniejszymi zmianami
- [13] Ustawa z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych
- [14] STN 73 6101:2008-07 Projektowanie cieższych a diaľnic
- [15] Zákon č. 13/1997 Sb.o pozemných komunikáciách
- [16] Gałaś S. (red.), 2014: *Assessment of the quality of the environment in the V4 Countries*, Wydawnictwa AGH, Kraków

The process of Environmental Impact Assessment in the V4 countries in the field of road construction

Slávka Gałaś, Andrzej Gałaś

Department of Environmental Analysis, Mapping and Economic Geology, Faculty of Geology, Geophysics and Environmental Protection, AGH University of Science and Technology in Kraków, e-mail: sgalas@geol.agh.edu.pl, pollux@geol.agh.edu.pl

Abstract: The goal of the paper is to discuss the process of the Environmental Impact Assessment (EIA) in the Visegrad Group (V4) member countries in the field of road construction. Development of the road system in V4 countries was analysed in the first part of the paper and then criteria of the screening stage of the EIA resulting from the division of projects due to their environmental impact were estimated. The second part presents results of the survey carried out in V4 countries among people involved in EIA. Responses given by people who declared their activity in the field of transport were used in the paper. Differences in EIA procedures in road investments in particular V4 countries have been pointed out.

Keywords: Environmental Impact Assessment, road construction, criteria of the screening, the Visegrad Group.

