

Urszula Michajłow

Wpływ przedsięwzięć modernizacyjnych na środowisko naturalne

Przystąpienie Polski do UE w 2004 r. oprócz możliwości skorzystania z licznych funduszy pomocowych nałożyło na państwo i inwestorów dostosowanie się do nowych przepisów prawnych, między innymi w zakresie ochrony środowiska. Dostosowanie do nowych wymogów oznaczało konieczność wprowadzenia procedury oddziaływania na środowisko i ograniczania hałasu (tworzenie map hałasu). Poza tym wprowadzono nową, niezwykle ważną formę ochrony przyrody – obszary Natura 2000 będące spójną europejską siecią ekologiczną, której celem jest zachowanie ważnych dla Wspólnoty Europejskiej siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt. Biorąc pod uwagę fakt, że modernizacja linii kolejowych jest możliwa wyłącznie przy pomocy środków unijnych, spełnienie tych wymogów jest kwestią priorytetową.

Ocena oddziaływania na środowisko

Modernizacja linii kolejowych wymaga przeprowadzenia procedury administracyjnej – tzw. postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (tzw. OOŚ). Procedurę tę przeprowadza się raz w związku z koniecznością uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (decyzji środowiskowej) zgody na realizację przedsięwzięcia. Obowiązek dokonania oceny wpływu na środowisko i sporządzenia raportu oddziaływania regulują:

- dyrektywy: OOŚ (85/337/EWG i 97/11/WE), Siedliskowa (92/43/EEC) oraz Ptasia (79/409/EEC);
- ustawa z 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska (tzw. POŚ, Dz.U. nr 62, poz. 627, z późn. zm.), a w szczególności art. 52;
- ustawa z 27.03.2003 r. o planowaniu zagospodarowaniu przestrzennym;
- ustawa z 16.04.2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2004 r. nr 92, poz. 880, z późn. zm.) – art. 25–39;
- rozporządzenie Rady Ministrów z 9.11.2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. nr 257, poz. 2573) zmienione rozporządzeniem Rady Ministrów z 10 maja 2005 r. (Dz.U. nr 92, poz. 769).

Zgodnie z obowiązującym od grudnia 2004 r. wymienionym rozporządzeniem Rady Ministrów z 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych kryteriów związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. nr 257, poz. 2573) inwestycje prowadzone na liniach kolejowych wchodzących w skład transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych, po których jest prowadzony ruch pociągów międzynarodowych zaliczone zostały do grupy przedsięwzięć mogących znacząco

oddziaływać na środowisko, dla których sporządzanie raportów oddziaływania na środowisko jest obligatoryjne, natomiast pozostałe linie kolejowe mogą wymagać sporządzenia raportu (należy złożyć zapytanie do właściwego Urzędu Wojewódzkiego – tzw. *screening*).

Procedura oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określana jest jako tzw. „postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanych przedsięwzięć” przeprowadzane przy uzyskiwaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia poprzedzającej uzyskanie pozwolenia na budowę (przed 28 lipca 2005 r. – przed nowelizacją ustawy Prawo ochrony środowiska było przeprowadzane na etapie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu – decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego i decyzji o pozwoleniu na budowę).

Przebieg procedury OOŚ jest następujący:

- 1) złożenie wniosku do właściwego urzędu wojewódzkiego o wydanie decyzji środowiskowej; do wniosku wymagane są następujące załączniki:
 - raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
 - mapy ewidencyjne z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
 - wypisy i wyrisy z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- 2) wojewoda przed wydaniem decyzji uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z:
 - ministrem środowiska
 - państwowym wojewódzkim inspektorem sanitarnym oraz przeprowadza postępowanie zapewniając udział społeczeństwa (tzw. konsultacje społeczne);
- 3) wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Procedura OOŚ musi również uwzględnić występowanie obszarów chronionych Natura 2000 tworzonych na mocy dyrektywy Ptasiej i Siedliskowej i udokumentowania tego faktu przed Komisją Europejską. W Polsce sytuację skomplikował fakt opracowania kilku różnych list obszarów Natura 2000: rządowej oraz tzw. listy Shadow. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody z 16 kwietnia 2004 r., w której dokonano implementacji prawa międzynarodowego, wyrażonego w postanowieniach dyrektyw 92/43/EEC oraz 79/409/EEC, wynik oceny oddziaływania przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 decyduje o dopuszczalności tego przedsięwzięcia. (Art. 33 ust. 6. wymienionej ustawy: „Na podstawie oceny, o której mowa w ust. 3, właściwy miejscowo wojewoda, a na obszarach morskich dyrektor właściwego urzędu morskiego, zezwala na realizację planu lub projektu przedsięwzięcia w razie stwierdzenia braku negatywnego wpływu tego planu lub przedsięwzięcia na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura

2000, oraz po uzyskaniu opinii właściwych miejscowo rad gmin"). Jeżeli natomiast ocena stwierdzi, że przedsięwzięcie będzie wywierać negatywny wpływ na przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000, to można zezwolić na realizację przedsięwzięcia wyłącznie wtedy, gdy: „przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych”. Obowiązkowe jest wówczas nałożenie obowiązku wykonania „kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000” (np. utworzenia odpowiednich siedlisk w innym miejscu). Dodatkowo, gdy przewidywany negatywny wpływ dotyczy tzw. gatunków i siedlisk priorytetowych, możliwość samodzielnego udzielenia takiego zezwolenia przez krajowego organa administracji jest ograniczona do sytuacji, gdy przedsięwzięcie jest niezbędne dla ochrony zdrowia i życia ludzi, zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego lub do uzyskania korzystnych następstw o pierwszorzędym znaczeniu dla środowiska naturalnego. W przypadku innych przedsięwzięć „wynikających z koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego” (inne w ogóle nie są dopuszczalne) udzielenie zezwolenia na ich realizację wymaga wcześniejszej opinii Komisji Europejskiej.

Podsumowując, modernizacja linii kolejowych może być uznana za „przedsięwzięcie, za którym przemawiają nadrzędne wymogi interesu publicznego”, ale nie kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych w art. 34 ust. 2 pkt 1–3 ustawy o ochronie przyrody, co oznacza, że jeżeli:

- w ocenie stwierdzi się istnienie istotnego negatywnego wpływu modernizacji na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000, i nie da się znaleźć rozwiązań alternatywnych umożliwiających uniknięcie tego wpływu, to wojewoda może odmówić zgody na realizację modernizacji lub też może zezwolić na jej realizację, ale jeżeli zezwoli, to musi nałożyć obowiązek skompensowania spowodowanych strat przyrodniczych;
- wpływ modernizacji linii dotyczyłby tzw. gatunków priorytetowych, to wojewoda przed podjęciem decyzji, o której mowa, jest obowiązany zasięgnąć opinii Komisji Europejskiej; treść tej opinii wojewoda musi rozważyć przed podjęciem decyzji.

Dokument wykonywany na podstawie informacji zawartych w Studium wykonalności danego przedsięwzięcia, tzn. raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, stanowi załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Raport OOS musi być zgodny i zawierać wszystkie elementy wymienione w art. 52 ustawy Prawo ochrony środowiska. Przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej inwestor może się zwrócić do właściwego urzędu wojewódzkiego z zapytaniem o zakres raportu (tzw. *scoping*).

Ochrona przed hałasem

Ustawodawstwo unijne

Regulacje prawne w zakresie hałasu w prawodawstwie unijnym zawarte są w dwóch dyrektywach:

- 1) 2000/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 8 maja 2000 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstwa państw członkowskich odnoszących się do emisji hałasu do środowiska przez urządzenia używane na zewnątrz pomieszczeń;

- 2) 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego oraz Rady Unii Europejskiej z 25 czerwca 2002 r. w sprawie oceny i kontroli poziomu hałasu w środowisku.

Dyrektywa nr 2000/14/WE nie dotyczy w sposób bezpośredni działalności PKP PLK S.A. Skierowana jest głównie do producentów maszyn i urządzeń przeznaczonych do używania na zewnątrz pomieszczeń, takich jak: koparki, ładowarki, równiarki, ubijarki, spycharki, wywrotki itp. i zawiera zasadnicze wymagania w zakresie emisji hałasu do środowiska dla tych urządzeń. Dyrektywa 2002/49/WE ma na celu określenie wspólnego podejścia zmierzającego do priorytetowych działań w kierunku unikania, zapobiegania lub ograniczania szkodliwych skutków hałasu, łącznie z niedogodnościami wynikającymi z powodu odczuwania hałasu w środowisku, jak również stworzenie podstawy do rozwijania wspólnotowych środków zaradczych zmierzających do ograniczenia hałasu emitowanego przez główne źródła, a szczególnie przez pojazdy drogowe i szynowe oraz infrastrukturę, samoloty, urządzenia na wolnym powietrzu i urządzenia przemysłowe oraz maszyny ruchome.

Dyrektywa nakłada na państwa członkowskie obowiązek:

- wskazania odpowiedzialnych za sporządzanie map rozkładu hałasu oraz planów działań dla aglomeracji, głównych dróg, głównych linii kolejowych oraz głównych portów lotniczych;
- zapewnienia wykonania, dla wszystkich aglomeracji mających ponad 250 tys. mieszkańców oraz dla wszystkich głównych dróg przez które rocznie przejeżdża ponad 6 mln pojazdów, głównych linii kolejowych, po których rocznie przejeżdża 60 tys. pociągów oraz głównych portów lotniczych, na ich terytorium, strategicznych map hałasu wykazujących stan w poprzednim roku kalendarzowym – najpóźniej do 30 czerwca 2007 r.;
- zapewnienia, że najpóźniej do 30 czerwca 2012 r., a następnie co pięć lat, zostaną opracowane mapy strategiczne rozkładu hałasu, wykazujące stany w poprzednim roku kalendarzowym, a gdzie to istotne, zatwierdzone przez właściwe władze dla wszystkich aglomeracji, wszystkich głównych dróg i głównych linii kolejowych (30 000 pociągów/rok) na ich terytoriach;
- poinformowania Komisję o wszystkich aglomeracjach oraz o wszystkich głównych drogach i głównych liniach kolejowych na ich terytoriach – najpóźniej do 31 grudnia 2008 r.

Ustawodawstwo krajowe

W zakresie ochrony przed hałasem środowiskowym od linii kolejowych regulacje prawne występują w następujących aktach prawnych:

- ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2001.62.627 z 20.06.2001 r., z póź. zm.), a w szczególności:
 - tytuł 2. Dział 5. Ochrona przed hałasem,
 - tytuł 3. Dział 3. Drogi, linie kolejowe, linie tramwajowe, lotniska oraz porty;
- rozporządzenie Ministra Środowiska z 29 lipca 2004 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku weszło w życie 13 sierpnia 2004 r. (Dz.U. 2004.178. 1841);
- rozporządzenie Ministra Środowiska z 9 stycznia 2002 r. w sprawie wartości progowych poziomów hałasu (Dz.U. 2002.8.81);
- rozporządzenie Ministra Środowiska z 14 października 2002 r. w sprawie szczegółowych wymagań, jakim powinien odpowiada-

dać program ochrony środowiska przed hałasem., weszło w życie 13 listopada 2002 r., (Dz.U. 2002.179.1498);

- rozporządzenie Ministra Środowiska z 17 stycznia 2003 r. w sprawie rodzajów wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska, oraz terminów i sposobów ich prezentacji – weszło w życie 1 stycznia 2004 r. (Dz.U. 2003.18.164);
- rozporządzenie Ministra Środowiska z 23 stycznia 2003 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem – weszło w życie 1 stycznia 2004 r. (Dz.U. 2003.35.308);
- Oobwieszczenie Ministra Środowiska z 23 września 2005 r. w sprawie wysokości stawek kar za przekroczenie warunków wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi oraz za przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu na 2006 r. – weszło w życie 1 stycznia 2006 r. (M.P. 2005.57.782).

Obowiązki zarządcy infrastruktury kolejowej

Na mocy wymienionych aktów prawnych ustawodawca nałożył na zarządzającego linią kolejową, czyli PKP PLK S.A., obowiązek podjęcia następujących działań.

1. Ograniczanie hałasu

PKP PLK S.A. ma obowiązek ograniczenie hałasu do poziomu dopuszczalnego na terenach przeznaczonych: pod zabudowę mieszkaniową, pod szpitale i domy opieki społecznej, pod budynki związane z pobytom dzieci i młodzieży, na cele uzdrowiskowe, na cele rekreacyjno-wypoczynkowe.

Wielkości dopuszczalnego poziomu hałasu przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1

Dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A

Lp. Przeznaczenie terenu	Dopuszczalny poziom hałasu wyrażony równoważnym poziomem dźwięku A Drogi lub linii kolejowej Przedział czasu odniesienia równy	
	16 godz. – pora dnia	8 godz. – pora nocy
	[dB]	
1 a) obszary A ochrony uzdrowiskowej b) tereny szpitali poza miastem	50	45
2 a) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej b) tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytom dzieci i młodzieży c) tereny domów opieki d) tereny szpitali w miastach	55	50
3 a) tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego b) tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi c) tereny rekreacyjno wypoczynkowe poza miastem d) tereny zabudowy zagrodowej	60	50
4 Tereny w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców ze zwartą zabudową mieszkaniową i koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych	65	55

2. Prowadzenie pomiarów hałasu

Zarządzający linią kolejową zobowiązany jest do okresowych pomiarów poziomu hałasu w środowisku. Prowadzenie okresowych pomiarów hałasu w środowisku reguluje rozporządzenie Ministra Środowiska z 23.01.2003 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem.

Biorąc pod uwagę, że rozporządzenie nie określa, kiedy ma zostać dokonany pierwszy pomiar, a jedynie odstęp czasowy (co 5 lat), należy domniemywać, iż pierwszy pomiar winien zostać dokonany nie później niż 5 lat od wejścia w życie rozporządzenia, czyli do 31.12.2008 r.

Pomiary te należy prowadzić dla linii kolejowych magistralnych i pierwszorzędnych, a wyniki ewidencjuje się w formie zestawień tabelarycznych, opisów i map sytuacyjnych zapisanych w postaci drukowanej i elektronicznej oraz ich przechowywania przez 5 lat od zakończenia roku kalendarzowego, którego dotyczą.

Wyniki tych pomiarów należy w terminie 21 dni od daty wykonania przekazać właściwemu organowi w formie określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 17 stycznia 2003 r. w sprawie rodzajów wyników pomiarów prowadzonych w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, które powinny być przekazywane właściwym organom ochrony środowiska, oraz terminów i sposobów ich prezentacji.

3. Sporządzanie map akustycznych

Obowiązek sporządzania map akustycznych nakłada art. 179 ustawy z 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska. Zgodnie z tym artykułem zarządzający drogą, linią kolejową lub lotniskiem zaliczonymi do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, sporządza co 5 lat mapę akustyczną terenu, na którym eksploatacja obiektu może powodować przekroczenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Mapy winny zawierać część opisową i graficzną. Sporządzane są co 5 lat, przy czym pierwsza mapa w terminie do roku od dnia, w którym tereny zostały zaliczone do obiektów, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach.

Podsumowanie

Działania w zakresie ochrony środowiska, szczególnie w sprawie hałasu, muszą być prowadzone równolegle w infrastrukturze i w taborze. Do spełnienia wymogów (dyrektywy unijne, przepisy krajowe) jest potrzebne współdziałanie zarządcy infrastruktury kolejowej i wszystkich przewoźników, np. w celu opracowania bazy danych niezbędnej do wykonania map hałasu i raportów oddziaływania na środowisko są konieczne prognozy ruchu oraz informacje o rodzaju taboru.

