

**ZUZANNA SZUCHTA
JAKUB TARAS
JÓZEF DOBIJA**

Politechnika Warszawska

REALIZACJA INWESTYCJI DROGOWEJ A ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE I SPOŁECZNOŚĆ GMINY DĘBE WIELKIE

Abstract: The Implementation of the Road Investment *versus* the Natural Environment and Commune of Dębe Wielkie. Sustainable development and spatial conflicts are concepts that for planning of major investments become the basis for consideration of possible impacts of the project. In examining the case of commune Dębe Wielkie authors pointed out the main and characteristic processes occurring throughout the Polish under the influence of modernization of the technical infrastructure of the country. The aim was not only to present the problems and risks associated with changes, but also show the opportunities and the possibilities occurring both during and shortly after the implementation of projects. Focused on the planned construction of the A2 motorway running through the municipality Dębe Wielkie. Local vision and questionnaires taken from local citizens allowed authors to obtain a picture of situation in the commune. This article also describes issues connected with broad impact on the state line investment environment, particularly the cutting of ecological corridors.

Wstęp

Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. wpłynęło na szeroko pojęty rozwój kraju. Szczególnie istotna z punktu widzenia planowania przestrzennego i zagospodarowania przestrzennego Polski wydaje się możliwość wykorzystania środków z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej na realizację przedsięwzięć, które od wielu lat nie mogły dojść do skutku ze względu na brak środków budżetu państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego. Zauważalny wzrost liczby realizowanych inwestycji, szczególnie w zakresie infrastruktury drogowej, kolejowej i technicznej, jest szansą na wyrównanie poziomu życia mieszkańców Polski i zbliżenie go do poziomu krajów Europy Zachodniej.

Obecnie, za sprawą przyznania Polsce organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 r. od lat odkładane inwestycje, nie tylko o znaczeniu krajowym, ale i europejskim, mają szansę szybkiej realizacji. Przyspieszenie i zwiększenie skali zaplanowanych przedsięwzięć niesie

jednak ze sobą ryzyko powstania licznych problemów i poważnych uchybień od wyznaczonych standardów. Szczególnie niebezpieczne mogą być zaniedbania w dziedzinie ochrony środowiska oraz w aspekcie społecznym. Przykładem może być m.in. promowany wariant przebiegu obwodnicy Augustowa przez Dolinę Rospudy lub brak ostatecznych ustaleń dotyczących Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Złożone kwestie lokalizacji inwestycji często nie idą w parze z zasadą *zrównoważonego rozwoju*, który definiuje się w następujący sposób: *Rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych, z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych, w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń*¹.

Biorąc pod uwagę niezaprzeczalną wartość przestrzeni, którą człowiek dysponuje od najdawniejszych czasów, wydaje się być konieczne takie nią gospodarowanie, aby wszelkie jej walory zostały zachowane, mimo kolejnych zmian związanych z postępowaniem cywilizacyjnym. Aby pokazać złożoność problemu oraz istotę zmian zachodzących nieustannie w środowisku życia człowieka, zostały przeprowadzone badania na terenie gminy Dębe Wielkie, położonej w woj. mazowieckim, w powiecie mińskim. Lokalizacja gminy, powiązania z otoczeniem oraz zachodzące na jej terenie procesy przekształceń terenów rolnych w budowlane wraz z prawie całkowitym zanikiem funkcji rolniczej są typowym przykładem rozszerzania się wpływów dużej aglomeracji miejskiej i tworzenia tzw. sypialni tych dużych miast. Dodatkowo, planowana budowa autostrady A2, stanowiącej fragment trasy E30 z Cork (Irlandia) do Omska (Rosja) niesie ze sobą wiele zmian przestrzennych, zarówno pozytywnych, jak i negatywnych, dla społeczności lokalnej, środowiska przyrodniczego oraz terenu należącego do gminy.

Badając przypadek Gminy Dębe Wielkie, autorzy wskazali główne i charakterystyczne procesy zachodzące na terenie całej Polski pod wpływem modernizacji infrastruktury, procesów urbanizacyjnych, a także realizacji inwestycji zaplanowanych na szeroką skalę. Celem badań było nie tylko ukazanie problemów i zagrożeń związanych z zachodzącymi zmianami, ale także pokazanie szans i możliwości pojawiających się podczas i tuż po realizacji lokalnych czy krajowych planów. Podjęto również próbę odpowiedzi na pytanie, jak zapobiec niekorzystnym transformacjom oraz na co zwrócić szczególną uwagę podczas procesu planowania inwestycji. Źródłem informacji nie były badania terenowe studentów Koła Naukowego, lecz analiza dokumentów niedawno uchwalonego przez gminę (grudzień 2009 r.) *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dębe Wielkie*.

1. Obiekt i teren badań

1.1. Opis gminy Dębe Wielkie

Gmina Dębe Wielkie znajduje się na obszarze określonym w *Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego* jako Obszar Aglomeracji Warszawskiej albo Obszar

¹ *Prawo Ochrony Środowiska*, art. 3 pkt. 50.

Metropolitalny Warszawy. Gmina położona jest na terenie powiatu mińskiego (ryc. 1 – kolorowa wkładka, s. 26). Przez teren gminy przebiegają: zmodernizowana linia kolejowa o znaczeniu międzynarodowym i droga krajowa nr 2, łączące gminę Dębe Wielkie z Warszawą i Siedlcami. Odległości drogowe z miejscowości gminnej Dębe Wielkie wynoszą: do Mińska Mazowieckiego 8 km, do centrum Warszawy ok. 30 km.

Powierzchnia gminy Dębe Wielkie wynosi 7788 ha. W strukturze tej powierzchni (według danych z 2005 r.) 69,5% stanowią użytki rolne, 24,1% lasy, 5,0% grunty zabudowane i zurbanizowane oraz 1,5% grunty pod wodami.

Na terenie gminy dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i zagrodowa. Coraz większą rolę odgrywa zabudowa usługowa oraz produkcyjna, która koncentruje się wzdłuż drogi krajowej nr 2, a także zabudowa letniskowa – skupiająca się w północnej części gminy.

1.2. Warunki przyrodnicze

Gmina Dębe Wielkie jest typowym pod względem ukształtowania terenu oraz warunków środowiskowych terenem dla całego woj. mazowieckiego. Powierzchnię gminy rozcinają doliny rzek: Mieni, Długiej, Jędrzejnicy i Zązy. Budowa geologiczna gminy nie wyróżnia się żadnymi szczególnymi cechami. Warunki do posadzenia standardowych budowli są na ogół dobre. Ograniczenia wynikają głównie z niekorzystnych warunków wodnych.

Lasy w gminie tworzą cztery kompleksy z przewagą siedliska boru świeżego, boru wilgotnego, boru mieszanego wilgotnego i lasu mieszanego wilgotnego. Dominującymi gatunkami są: sosna pospolita, dąb szypułkowy, olsza czarna i brzoza brodawkowata.

Ekosystemy nieleśne związane są przede wszystkim z terenami rolnymi, które zajmują ponad 70% powierzchni gminy. Jest to mozaika pól, sadów, osiedli wiejskich i śródpolnych zadrzewień. Coraz częściej spotykane są nieużytki. Cechą niekorzystną jest brak zadrzewień wzdłuż lokalnych dróg. Negatywną cechą struktury ekosystemów rolniczych jest niewielki udział śródleśnych łąk i pastwisk. Układ dolin ciągnących się przez teren całej gminy – w tym przede wszystkim doliny Mieni – spowodował, że stały się one elementem regionalnego korytarza migracji zwierząt, w tym dużych związanych ze środowiskiem leśnym. Jędrzejewski² wskazuje południowy teren gminy, jako element korytarza ekologicznego (migracyjnego zwierząt) ważnego w skali krajowej, biegnącego od rejonu Kałuszyna i doliny rzeki Kostrzyń na wschodzie do doliny Świdra i Mazowieckiego Parku Krajobrazowego na zachodzie.

Na terenie gminy znajdują się obszary i obiekty chronione na podstawie *Ustawy o ochronie przyrody*, są to: Miński Obszar Chronionego Krajobrazu oraz pomniki przyrody. Obszary te leżą na południe od planowanej autostrady A2. Na terenie gminy autostrada nie przecina obszarów chronionego krajobrazu ani należących do systemu Natura 2000.

Całość stanowi cenny system przyrodniczy. Za Kistowskim³ „system przyrodniczy stanowi zespół biotycznych i abiotycznych komponentów środowiska przyrodniczego (podłoże geologiczne, rzeźba terenu, powietrze atmosferyczne i klimat, wody, gleby, elementy przyrody żywej),

² Jędrzejewski *et al.* (2006).

³ Kistowski (2008).

cechujący się wysoką złożonością oraz stałą wymianą energii, materii i informacji, zachodzącą w jego obrębie oraz między nim a jego otoczeniem”.

1.3. Rolnictwo

Chociaż rolnictwo nie jest już podstawowym źródłem utrzymania ludności gminy, to jego rola ciągle jest duża. Powierzchnia użytków rolnych⁴ wynosi 5197 ha, z tego 71,8% przypada na grunty orne, 27,3% na trwałe użytki zielone i 0,9% na sady. W *Powszechnym Spisie Rolnym z 2002 r.* odnotowano w gminie aż 2043 ha ugorów i odłogów, co stanowi 48,6% gruntów ornych oraz 43,3% łąk i pastwisk.

Gmina ma niekorzystną strukturę obszarową indywidualnych gospodarstw rolnych. Na ogólną liczbę⁵ 1605 gospodarstw aż 463 stanowiły działki rolne o powierzchni do 1 ha UR, a dalsze 401 gospodarstw – 1-2 ha. W gospodarstwach o powierzchni 10 ha i więcej UR, których było 38, koncentrowało się zaledwie 15,4% ogólnego areалу użytków rolnych w gminie.

2. Metody badań

2.1. Pozyskanie danych

Podstawowym źródłem danych o Gminie dla autorów było *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Gminy Dębe Wielkie*. Zostało wykonane przez Pracownię Urbanistyczną URBI-PLAN w 2009 r. Dokument został przyjęty Uchwałą Rady Gminy nr XLIII/211/2009 29 grudnia 2009 r. Tekst *Studium* wraz z załącznikami graficznymi został udostępniony przez władze gminy Dębe Wielkie w celach naukowych studentom Politechniki Warszawskiej.

Praca nad tym dokumentem była związana ze szczegółową analizą przygotowanego i funkcjonującego *Studium* na podstawie dostępnych wiadomości o gminie oraz wizji lokalnej.

Kolejnym etapem pozyskiwania niezbędnych do analiz danych była ankietyzacja mieszkańców gminy. Prace nad badaniem zostały podzielone na kilka etapów, m.in. przygotowanie pytań do ankiety, wylosowanie próby – w pierwszej kolejności pobrano wykaz działek z Ewidencji gruntów i budynków, następnie zgodnie z proporcjami wielkości sołectw wylosowano 100 działek należących do gminy, aby w dalszej kolejności móc wytypować ankietowanych. Proces zbierania informacji zakończyła oczywiście ankietyzacja mieszkańców sołectw gminy Dębe Wielkie.

Badania ankietowe miały na celu poznanie ogólnej opinii mieszkańców gminy o sytuacji infrastruktury w Polsce, uzyskaniu informacji o ich miejscu zamieszkania oraz poznanie ich zdania na temat budowy odcinka autostrady A2 przez tereny należące do gminy Dębe Wielkie.

Prace badawcze prowadzone były pod kątem zaplanowanej realizacji największej inwestycji na terenie gminy na lata 2012-2015, którą jest budowa odcinka A2 na północ od obecnej drogi krajowej nr 2. Bez wątpienia wpływ, jaki wywrze autostrada na funkcjonalny kształt

⁴ Dane BDR za 2005 r.

⁵ Według PSR 2002.

przestrzeni gminy, zarówno w sferze przyrodniczej, społecznej, jak i gospodarczej, wymaga znacznie szerszego i wnikliwszego przestudiowania, niż zostało to zrobione w opublikowanych w 2008 r. *Raporcie o oddziaływaniu na środowisko autostrady A2 na odcinku Warszawa – Kukuryki*, oraz *Ocenie oddziaływania autostrady A2 na zdrowie ludzi*. Dlatego też – na potrzeby opracowania przeanalizowano dostępne materiały i dokumenty w celu stworzenia ogólnej oceny wpływu inwestycji na Gminę Dębe Wielkie. Chodzi przede wszystkim o *Studium...* 2009 (oficjalny dokument Urzędu Gminy Dębe), które powinno zawierać wnioski z oceny planowanej inwestycji zarówno na środowisko przyrodnicze, jak i ludność gminy.

2.2. Analiza danych

Dane źródłowe zebrane podczas ankietyzacji i analizy dokumentu *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Gminy Dębe Wielkie* były przetwarzane przez autorów celem uzyskania dokładnego obrazu pozwalającego uzyskać konkretne wnioski. Pierwszym etapem było skanowanie, kalibracja i wektoryzacja dostępnych opracowań planistycznych i kartograficznych, nie mających wersji cyfrowej. Informacje przestrzenne, dzięki oprogramowaniu ESRI ArcGIS zostały przedstawione na mapach i planach obrazujących charakterystyczne cechy terenów oraz problemy przestrzenne gminy Dębe Wielkie. Wykonano także wektoryzację warstw tematycznych oraz naniesiono nowe warstwy istotne dla opracowywanego tematu. Zwektoryzowane warstwy poddano różnym analizom kartograficznym uzyskując tym samym nowe informacje o obszarze gminy.

Wyniki ankiet zostały opracowane na Wydziale Administracji i Nauk Społecznych Politechniki Warszawskiej z zastosowaniem systemu przeznaczonego do analizy i graficznej wizualizacji danych i wyników analiz SPSS.

Podczas oceny wpływu budowy i eksploatacji autostrady A2 na przestrzeń posłużono się modelem „Krzywej Wrażeń Wejherta” zmodyfikowanej na potrzeby projektu oraz dostosowanej do prowadzonych badań. W tak krótkim czasie (1/2 sezonu wakacyjnego) nie sposób było przeprowadzić badań terenowych nad bioróżnorodnością cennych siedlisk przyrodniczych.

Analiza danych technicznych projektu budowy planowanej autostrady A2 przez teren gminy została ograniczona do oceny udostępnionych dokumentów GDDKiA i zapewnień, że projekt budowlany będzie wykonany zgodnie z wymaganiami prawnymi.

3. Wyniki badań

3.1. Opracowania kartograficzne

Efektom prac nad udostępnionymi materiałami o gminie są mapy oraz plansze obrazujące sytuację obecną oraz prognozowaną na obszarze Dębe Wielkie. Autorzy prezentują wybrane opracowania pokazujące stan aktualny lub przewidywany, które posłużyły do określenia kierunku zachodzących zamian oraz prognozowania efektów budowy odcinka Autostrady A2 w gminie (ryc. 2-5 – kolorowa wkładka, s. 27, 28).

3.2. Analiza *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Gminy Dębe Wielkie*

Główne cele i założenia *Studium* to:

- wprowadzenie nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową, letniskową, usługową i związaną z działalnością gospodarczą;
- zmiany w funkcjonowaniu systemów komunikacji i infrastruktury technicznej;
- wprowadzenie obszarów, dla których gmina zamierza sporządzić miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, w tym obszary wymagające przeznaczenia gruntów rolnych i leśnych na cele nierolne i nieleśne;
- wprowadzenie granic terenów zamkniętych, granic obszarów o ograniczonym obszarze użytkowania;
- wyznaczenie obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Gminy Dębe Wielkie jest dokumentem charakterystycznym dla gmin wiejskich Obszaru Aglomeracji Warszawskiej. Dominującą funkcją rolniczą gminy dziś zastępuje się funkcją mieszkalną i usługową. W ten sposób obszar gminy zyskuje nowy charakter, tzw. sypialniany.

Głównym założeniem było wyznaczenie nowych terenów mieszkalnych i usługowych kosztem terenów rolnych i leśnych oraz rozbudowa systemu komunikacji, transportu publicznego i infrastruktury. Atrakcyjność tych terenów jest uzależniona od dogodnych połączeń komunikacyjnych gminy z Warszawą oraz Mińskiem Mazowieckim, w związku z tym planuje się przebudowę drogi krajowej nr 2 przebiegającej przez środek gminy Dębe Wielkie. Projekt przewiduje nie tylko zwiększenie przepustowości dróg oraz ich bezpieczeństwa, ale także ułatwienie komunikacji kołowej między dwiema częściami gminy podzielonymi tą arterią. Jednak główną inwestycją w gminie planowaną na lata 2012-2015 jest budowa odcinka autostrady A2 na północ od obecnej drogi krajowej nr 2.

Analizując *Studium*, należy podkreślić, że teren zajęty pod autostradę wyłączy z użytkowania bardzo wartościowe tereny, których podsumowanie przedstawia tab. 1.

Tabela 1

Struktura użytkowania terenu w gminie Dębe Wielkie

Powierzchnia, na którą inwestycja będzie oddziaływać podczas budowy i eksploatacji (ha)	151,06
Powierzchnia zajęta przez samą inwestycję (korona autostrady) (ha)	37,18
Powierzchnia lasów w pasie 120 m (ha)	334,75
Powierzchnia gruntów ornym klas IIIa-IVa w pasie 120 m (ha)	56,93
Powierzchnia użytków zielonych klas III-IV w pasie 120 m (ha)	1,60
Powierzchnia zabudowy w pasie 120 m (ha)	2,21
Liczba budynków na trasie autostrady A2	1
Liczba budynków w pasie 120 m	~94

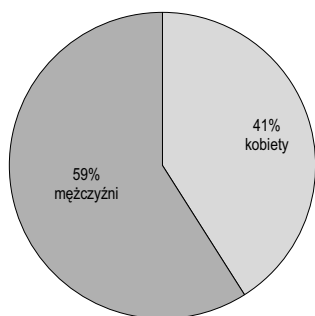
Źródło: Opracowanie własne.

3.3. Ankietyzacja

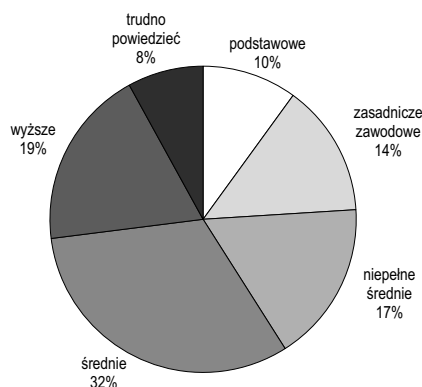
Wylosowani ankietowani okazali się zróżnicowaną grupą, zarówno pod względem wieku, jak i wykształcenia. Dzięki uzyskanym odpowiedziom możliwe było potwierdzenie tezy, że Gmina Dębe Wielkie staje się powoli miejscem pełniącym funkcję „sypialni Warszawy”.

Bardzo istotnym wynikiem uzyskanym podczas ankietyzacji są odpowiedzi na pytanie, w jakim celu mieszkańcy pojawiają się w Warszawie. Jednoznacznie wskazuje to na rozwój gminy w ścisłej relacji z aglomeracją warszawską.

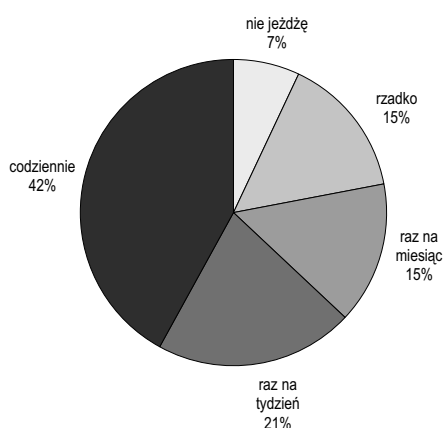
Z ankiety wynika, że osoby, które często korzystają z istniejącej infrastruktury, są świadome planowanej inwestycji i posiadają wiedzę na temat proponowanych przez GDDKiA wariantów przebiegu A2 przez ich gminę. Pozostałe 19% ankietowanych deklaruje, że nie wie o planowanej budowie. Być może jest to konsekwencja zbyt skromnych działań informacyjnych gminy (portale konsultacji społecznych, rozdawanie, wywieszanie ogłoszeń i ulotek informacyjnych). Prawie 60% odpowiadających na pytanie, czy istnieje potrzeba zorganizowania spotkania dotyczącego budowy A2, uznało, że jest to zasadne.



Ryc. 6. Płeć ankietowanych

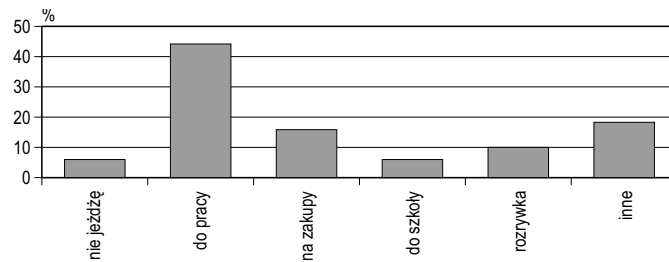


Ryc. 7. Wykształcenie ankietowanych



Ryc. 8. Jak często Pan/Pani jeździ do Warszawy?

Niepokojące są jednak odpowiedzi ankietowanych, którzy po pierwsze, nie chcą brać udziału w podobnych przedsięwzięciach, nie próbują zabrać głosu w sprawie swojej okolicy i, mimo że zdają sobie sprawę z wagi spotkań informacyjnych, nie chodzą na nie, gdyż nie mają czasu lub odczuwają bezcelowość udziału w takich przedsięwzięciach. Potwierdzają to wybrane cytaty: „(...) rozmowy i tak nic nie zmienia.”, „Nie wezmę udziału w spotkaniu informacyjnym, bo są ludzie mądrzejsi, niech oni się tym zajmą.” „(...) to bezcelowe i nikt nas nie wysłucha.”

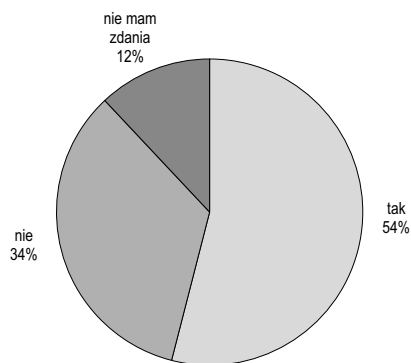


Ryc. 9. W jakim celu Pan/Pani jeździ do Warszawy?

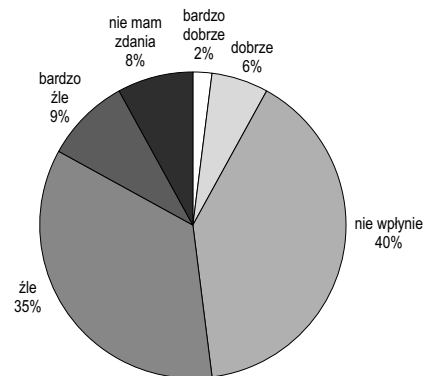
Następne pytanie ankiety dotyczyło sytuacji ruchu drogowego w gminie. Odpowiedzi jasno wskazywały na bardzo złą sytuację komunikacyjną w Gminie Dębe Wielkie. Do najważniejszych kwestii należy zaliczyć: niebezpieczeństwa związane z brakiem sygnalizacji świetlnej oraz brakiem poboczy, fatalny stan nawierzchni drogi krajowej nr 2, korki będące wynikiem zbyt wąskiej – bo zaledwie jednopasmowej – drogi i trudności z włączaniem się do ruchu z bocznych dróg. Według mieszkańców korzystanie z dostępnych dróg jest niebezpieczne zarówno dla podróżujących samochodami, jak i pieszych.

Kolejną grupę stanowiły pytania o miejsce zamieszkania ankietowanych.

Wybiegając w przyszłość zadano pytanie, jak, zdaniem mieszkańców, autostrada A2 wpłynie na środowisko przyrodnicze w gminie. Co zaskakujące, aż 40% ankietowanych odpowiedziało, że nie przewiduje żadnych konsekwencji dla środowiska. Jest to oczywiście niemożliwe. Potwierdzają to liczne badania prowadzone na obszarach, gdzie istnieją już autostrady oraz tekst *Raportu o Oddziaływaniu na Środowisko Autostrady A2 na odcinki Warszawa – Kukuryki* sporządzonego dla wszystkich wariantów przebiegu A2. Oba te dokumenty potwierdzają występowanie zarówno negatywnych, jak i pozytywnych skutków budowy i eksploatacji autostrad dla środowiska gmin.



Ryc. 10. Czy według Pana/Pani na terenie Gminy Dębe Wielkie znajdują się tereny cenne przyrodniczo (lasy, łąki, bagna, stawy, ostoje ptaków, siedliska zwierząt)?



Ryc. 11. Jak według Pana/Pani budowa autostrady A2 wpłynie na środowisko przyrodnicze w Gminie Dębe Wielkie?

Wnioski i podsumowanie

Inwestycja budowy autostrady A2 w gminie Dębe Wielkie jest niewątpliwie bardzo poważną ingerencją w strukturę tych terenów, dlatego zaskakujące jest to, że w materiałach gminy poświęcono jej tak mało uwagi. Zważywszy na aktualność *Studium* (uchwalone 29 grudnia 2009 r.), odnosi się wrażenie, że zagadnienie autostrady jest marginalizowane.

Do najważniejszych zagadnień problemowych należy podział tkanki gminy Dębe Wielkie na dwie części – północną i południową. Zdaniem autorów nieunikniony jest podział strukturalny gminy oraz dezintegracja społeczna miejscowej ludności. Możliwe, że część północna będzie rozwijała się niezależnie od południowej z centrum administracyjno-kulturalnym. Ludność zamieszkująca tereny na północ od projektowanej linii autostrady będzie korzystać z usług gmin sąsiednich (Halinów, Mińsk Mazowiecki, Stanisławów, Zielonka) ze względu na lepsze połączenie komunikacyjne i dostępność czasową.

Kolejnym problemem jest ingerencja w system przyrodniczy. Na mapie przedstawiającej *Planowany przebieg autostrady A2* wyraźnie widać, że autostrada przecina duży kompleks leśny. Nasuwa się pytanie o podjęte inicjatywy tworzenia korytarzy ekologicznych zintegrowanych z przejściami dla zwierząt. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zapewnia, że nowe przedsięwzięcia, które opuszczają biura projektowe, są tworzone na podstawie wymogów technicznych oraz wytycznych obowiązujących w całej Unii Europejskiej. Te wymagania dotyczą zarówno elementów składających się na właściwą autostradę, jak i urządzeń mających na celu ochronę środowiska i terenów zurbanizowanych. Wszystko po to, aby zagwarantować obszarom przylegającym do linii drogi optymalną ochronę. Takie wymogi zostały spełnione na niedawno uruchomionym odcinku autostrady Poznań – granica polsko-niemiecka.

W celu udokumentowania tych prac tworzone są raporty, takie jak *Ocena oddziaływania autostrady na zdrowie ludzi, czy Raport o oddziaływaniu na środowisko*. Są to prawnie uregulowane wymogi, zgodne z *Rozporządzeniem Rady Ministrów z 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko*⁶.

Oprócz wszystkich urządzeń ochrony przyrody wymienionych w części poświęconej technicznym wymogom budowy autostrady, bardzo istotna z punktu widzenia środowiska naturalnego jest także metoda kompensacji przyrodniczej. *Kompensacja przyrodnicza*⁷ to zespół działań obejmujących w szczególności roboty budowlane, roboty ziemne, rekultywację gleby, zalesianie, zadrzewianie lub tworzenie skupień roślinności, prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej na danym terenie, wyrównania szkód dokonanych w środowisku przez realizację przedsięwzięcia i zachowanie walorów krajobrazowych. Według zapewnień Dyrekcji, podczas tworzenia projektu brane są pod uwagę: charakterystyka terenów, możliwy

⁶ Dz.U. nr 257, poz. 2573 ze zm.

⁷ Według definicji zawartej w *Ustawie z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska*.

wpływ inwestycji na poszczególne komponenty środowiska oraz szanse na zapobieżenie szkodliwym oddziaływaniom na środowisko przyrodnicze lub ich zminimalizowanie⁸.

Następnym problemem jest niekontrolowany rozwój zabudowy. Odnosi się wrażenie, że obszar ten został wyznaczony bez uwzględnienia walorów poszczególnych terenów. Do wyłączenia z produkcji rolnej i leśnej zostały przeznaczone grunty klas chronionych o cennych walorach przyrodniczych. Dodatkowo, nie uwzględniono obszarów przeznaczonych do scalenia i wymiany gruntów. Wzdłuż linii przebiegu autostrady nie wyznaczono pasa ochronnego wyłączającego z zabudowy. Wprawdzie tereny zabudowane zostały wyznaczone w pewnej odległości od planowanej inwestycji, jednak odległość ta jest niewielka (ok. 200-300 m od autostrady) i ludność na tych terenach może być narażona na niekorzystne oddziaływanie tego szlaku komunikacyjnego (nadmierny hałas, pyły). Analizy kartograficzne pokazały, że istnieje duże ryzyko narażenia zdrowia mieszkańców na negatywne oddziaływania autostrady.

W dokumencie wyraźnie brakuje analizy problemów i sugerowanych rozwiązań. Przebieg autostrady nie jest integralną częścią *Studium* – tylko schematycznie wyrysowaną linią A2. Brakuje analizy skutków przeprowadzenia autostrady przez środek gminy, w związku z czym władze gminy nie są świadome konfliktów przestrzennych, które mogą zaistnieć w przyszłości. Szczególnie ważne jest wykonanie oceny oddziaływania przebiegu autostrady na tereny sąsiadujące – głównie zabudowane.

Opisane konflikty i zagrożenia dla gminy Dębe Wielkie są nieuniknione – wraz z budową autostrady drastycznie zmieni się charakter tego obszaru i powstaną nowe problemy związane z eksploatacją drogi. Jednak w literaturze przedmiotu wymienia się wiele zalet dróg szybkiego ruchu, jak np.:

- oszczędność zużycia paliw,
- oszczędność czasu podróży,
- zmniejszenie ryzyka wypadków,
- ograniczenie emisji spalin i hałasu w stosunku do zwykłych dróg istniejących w kraju.

Wymieniane są także rozmaite korzyści ekonomiczne, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji, a więc:

- wzrost zatrudnienia przy budowie oraz późniejszej obsłudze drogi,
- zwiększony popyt na materiały budowlane,
- rozbudowa infrastruktury wokół autostrady,
- ożywienie gospodarcze terenów wokół drogi⁹.

Biorąc pod uwagę złożoność problemu – zarówno zagrożenia, jak i szanse dla rozwoju gminy – należy bardzo ostrożnie podejmować decyzje, i starać się, aby pozytywne oddziaływanie inwestycji wynagrodziło poniesione straty.

Podziękowania

Autorzy składają podziękowania wszystkim osobom, które przyczyniły się do powstania prezentowanego opracowania, a w szczególności: Jego Magnificencji Rektorowi Politechniki

⁸ www.gddkia.gov.pl, *Dlaczego autostrady i drogi ekspresowe są przyjazne dla środowiska?*

⁹ Suwara (1996).

Warszawskiej za umożliwienie Kołu Naukowemu Gospodarki Przestrzennej przeprowadzenia badań naukowych koniecznych do powstania artykułu, władzom gminy Dębe Wielkie za udostępnienie niezbędnych materiałów oraz stworzenie możliwości przeprowadzenia badań ankietowych miejscowej ludności, prof. zw. dr hab. Alinie Maciejewskiej za patronat i opiekę nad artykułem oraz pracami Koła Naukowego Katedry Gospodarki Przestrzennej i Nauk o Środowisku Przyrodniczym, Zespołowi Teledetekcji i Systemów Informacji Przestrzennej Wydziału Geodezji i Kartografii Politechniki Warszawskiej, a przede wszystkim dr inż. Katarzynie Osińskiej-Skotak oraz prof. zw. dr hab. inż. Stanisławowi Białouszowi za umożliwienie przeprowadzenia analiz kartograficznych, Prodziekanowi ds. Studenckich Wydziału Administracji i Nauk Społecznych dr Katarzynie Dzieniszewskiej-Naroskiej za pomoc w przygotowaniu ankietyzacji, dr Józefowi Dobiji za nadzór merytoryczny nad realizacją grantu oraz kolegom uczestniczącym w pracach Koła Naukowego.

Literatura

- Badora K., 2004, *Autostrada – środowisko przyrodnicze. Studium konfliktów przestrzennych na przykładzie opolskiego odcinka autostrady A4*. Wyd. UOp., Opole.
- Borzyszkowski J. (red.), 1997, *Ocena oddziaływania autostrady A2 na zdrowie ludzi*. Instytut Ochrony Środowiska.
- Curzydło J., 1998, *Zagrożenia motoryzacyjne i konflikty autostradowe w Polsce*. Aura 2.
- DHV POLSKA Sp. z o.o., *Raport o oddziaływaniu na środowisko autostrady A2 na odcinku Warszawa – Kukuryki*, Warszawa, 2008.
- Gradkowski K., 2010, *Stale urządzenia techniczne dróg*. Oficyna Wyd. PW, Warszawa.
- Jakubowski J., 1986, *Motoryzacja i ochrona środowiska*. Wydział Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Jędrzejewski W. et al., 2006, *Zwierzęta a drogi*. Białowieża.
- Kistowski M., 2008, *System przyrodniczy w długiej perspektywie trwania Unii Europejskiej i Polski*. Uniwersytet Gdański.
- Koziarski S. M., 2004, *Rozwój przestrzenny sieci autostrad na świecie*. Wyd. UOp., Opole.
- Obiekty mostowe na autostradach i drogach ekspresowych*, praca zbiorowa, Dolnośląskie Wyd. Edukacyjne, Wrocław, 2009.
- Sienkiewicz-Januskiewicz M., 2009, *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Dębe Wielkie URBI-PLAN*". Pracownia Urbanistyczna.
- Suwara T., 1996, *Budowa autostrad i modernizacja sieci drogowej w Polsce*, Aura 5, s. 5-6.
- Ustawa z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska*.

Strony Internetowe:

- <http://isip.sejm.gov.pl/>
- <http://www.altorun-kowal.pl/>
- <http://www.gddkia.gov.pl/>
- <http://www.ikonsultacje-a2.pl/>
- <http://www.obwodnicagoldapi.pl/>
- <http://www.pracownia.org.pl/>
- <http://www.siskom.waw.pl/>