

A. NAUKA TRANSPORTOWA

A.14. FINANSOWANIE TRANSPORTU W POLSCE

**A.14.3 ZNACZENIE OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO DLA
FINANSOWANIA PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH**

Agata Kosieradzka-Federczyk, prof. UKSW

Znaczenie oceny oddziaływania na środowisko dla finansowania projektów transportowych

Wprowadzenie

Oceny oddziaływania na środowisko (zarówno strategiczne, jak i dla przedsięwzięć oraz transgraniczne oceny) to kluczowe i powszechne narzędzia unijnej i międzynarodowej polityki ochrony środowiska oraz ochrony wartości przyrodniczych zagrożonych poprzez realizację postanowień planów i programów oraz realizacji inwestycji. Rzetelnie przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko warunkuje przyznanie dofinansowania realizacji inwestycji ze środków unijnych w tym znaczeniu, że ujawnione nieprawidłowości, jak pokazuje doświadczenie, mogą stanowić realną przeszkodę do przyznania wsparcia finansowego. Chociaż tematyka alokacji środków unijnych przeznaczonych na jest przedmiotem innego artykułu, warto przypomnieć, że stanowi istotną część wsparcia w ramach perspektywy finansowej.

Funkcje, jakie spełniają projekty transportowe są wielorakie: np. A. Zębek wskazuje, że drogi publiczne służą przede wszystkim tworzeniu więzi społecznych, gospodarczych poprzez możliwość swobodnego poruszania się. Autostrady i drogi ekspresowe stanowią strategiczny element infrastruktury drogowej w kraju. Są one niezbędne do transportu ludzi, produktów itd., co przyczynia się nie tylko do rozwoju gospodarczego w Polsce, ale także współpracy gospodarczej z innymi krajami¹. Podobne znaczenie ma transport lotniczy, kolejowy, czy drogą morską.

Biorąc pod uwagę negatywne oddziaływania, jest ich wiele. Różne rodzaje transportu powodują nie tylko poważne zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego, wody i gleby oraz emisję hałasu, ale przyczyniają się także do zniekształcenia naturalnej rzeźby terenu oraz do dewastacji szaty roślinnej i stwarzają zagrożenia dla fauny i flory.

Przedmiotem niniejszego artykułu jest próba spojrzenia na oceny oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem trzech elementów charakterystycznych dla oceny, tj. raportu o oddziaływaniu na środowisko, wariantowania oraz udziału społeczeństwa.

Ocena oddziaływania na środowisko

¹ Ocena oddziaływania autostrad i dróg ekspresowych na środowisko – uwarunkowania prawne i ekologiczne, Studia Iuridica Toruniensia tom XXX, s. 436.

Ocena oddziaływania na środowisko jest instrumentem złożonym i skomplikowanym. Wpływają na to rozbudowane regulacje prawne, konieczność przeprowadzenia kompleksowej oceny przedsięwzięcia na etapie przygotowania dokumentacji (często przy wsparciu programów informatycznych), co sprawia, że identyfikowane oddziaływania mają przede wszystkim charakter przewidywań. W zależności od wielu czynników: charakteru przedsięwzięcia, środowiska i innych mogą być obarczone określonym stopniem niepewności.

Patrząc z perspektywy pojedynczego projektu transportowego, uzyskanie decyzji środowiskowych będzie zazwyczaj stanowić jeden z obowiązkowych składników późniejszej dokumentacji przygotowywanej przy ubieganiu się inwestora o wsparcie finansowe ze środków unijnych. Dzieje się tak dlatego, że projekty te będą spełniały kryterium „przedsięwzięcia” w rozumieniu ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko² a następnie aktu wykonawczego, czyli rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko³.

To czy będą wymagały przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jest bardziej złożone. Wspomniane rozporządzenie, w ślad za dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko⁴, zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE⁵ zawiera dwa rodzaje przedsięwzięć: mogące zawsze znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko oraz potencjalnie znacząco negatywnie oddziałujące na środowisko. Podział ten nie ma znaczenia z perspektywy konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, bowiem dla każdego z przedsięwzięć taka decyzja będzie obowiązkowa. Ma natomiast znaczenie dla ustalenia, czy będzie wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z regulacjami unijnymi, które prawo polskie implementuje, ocena oddziaływania na środowisko jest obowiązkowa ex lege dla przedsięwzięć z tzw. pierwszej grupy, czyli mogących zawsze znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Natomiast dla pozostałych przedsięwzięć, z tzw. drugiej grupy – czyli potencjalnie znacząco negatywnie oddziałujących na środowisko, o nałożeniu obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania decyduje⁶ organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zasadnicze znaczenie mają ustalenia podjęte w odniesieniu do trzech kryteriów:

² T.j. Dz.U.2023.1094, ze zm., dalej jako: ustawa ocenowa.

³ Dz.U.2019.1839, dalej jako: rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć.

⁴ 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, Dz. Urz. UE L 26/1 z 28.01.2012, s. 1.

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. zmieniająca dyrektywę 2011/92/UE w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko, Dz. Urz. UE L 124/1 z 25.04.2014, s. 1.

⁶ Ustawodawca przewidział dwa wyjątki w tym zakresie. Nałożenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko będzie obowiązkowe, jeśli z realizacją przedsięwzięcia będzie wiązał się obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania albo gdy realizacja przedsięwzięcia będzie mogła spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza (patrz: art. 63 ust. 3 ustawy ocenowej).

- 1) rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia,
- 2) lokalizacji przedsięwzięcia przede wszystkim w odniesieniu do środowiska, w którym ma zostać zrealizowane, a zatem jego wartości przyrodniczych (lokalizacja w pobliżu albo na obszarze form ochrony przyrody), zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, uwarunkowań wynikających z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- 3) rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania na środowisko⁷.

Przykładowo, do przedsięwzięć z pierwszej grupy należą linie kolejowe wchodzące w skład infrastruktury transportu kolejowego transeuropejskiej sieci transportowej; lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2100 m; autostrady i drogi ekspresowe; drogi nie mniej niż o czterech pasach ruchu i długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku, porty lub śródlądowe drogi wodne, pozwalające na żeglugę statków o nośności większej niż 1350 t.⁸

Natomiast przedsięwzięcia należące do drugiej grupy to inne, zwykle o mniejszej skali linie kolejowe, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznicę co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km, lotniska, drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, porty oraz śródlądowe drogi wodne⁹.

Ustawa ocenowa wprowadza definicję oceny oddziaływania na środowisko, przy czym definicja ta kładzie nacisk na elementy proceduralne. I tak w myśl tej definicji, postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmuje w szczególności:

- a) weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
- b) uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień,
- c) zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu¹⁰.

W definicji uwzględniono elementy charakterystyczne oceny, jakim jest raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz udział społeczeństwa w ochronie środowiska. Chociaż w przypadku tego drugiego elementu, występuje on również w innych procedurach środowiskowych.

W innym ujęciu, ocena oddziaływania na środowisko to prewencyjny, partycypacyjny instrument ochrony środowiska, stanowiący element procesu decyzyjnego. Ma na celu oszacowanie skutków środowiskowych działania planowanego do realizacji, przez co umożliwia podejmowanie decyzji odpowiedzialnych środowiskowo¹¹. W tym ujęciu uwypuklone zostało pięć zasadniczych cech tego instrumentu: (1) prewencyjność rozumiana nie tylko w wąskim ujęciu, czyli jako procedura poprzedzająca etap realizacji inwestycji, ale

⁷ Szczegółową treść kryteriów zawiera art. 63 ust. 1 ustawy ocenowej.

⁸ Projekty transportowe wymienione są przede wszystkim w § 2 ust. 1 pkt 30-34 rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć.

⁹ Przedsięwzięcia wymienione np. w § 3 ust. 1 pkt 60-68 rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć.

¹⁰ Por. art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy ocenowej.

¹¹ A. Kosieradzka-Federczyk, Ocena oddziaływania na środowisko. Węzłowe zagadnienia prawnomiędzynarodowe, Warszawa 2019, s. 86.

zawierająca element monitoringu, co pozwala na ustalenie rzeczywistych oddziaływań na środowisko na etapie realizacji inwestycji; (2) partycypacja społeczna – jako element obowiązkowy, zobowiązujący do wzięcia udziału uwag zgłoszonych przez społeczeństwo; (3) procedura przeprowadzana w sposób uporządkowany, zarówno w wymiarze treści, tj. czyli, jakie elementy środowiska powinny zostać zidentyfikowane w kontekście ustalania negatywnego oddziaływania na środowisko, jak również kolejności poszczególnych etapów samej procedury; (4) wykorzystywanie w procesie decyzyjnym, co stanowi element wyróżniający wśród innych instrumentów ochrony środowiska. W przypadku ocen oddziaływania, chodzi o wykorzystanie przez organ administracji publicznej prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach; (5) umożliwia podejmowanie decyzji odpowiedzialnych środowiskowo. W tym elemencie najsilniej widoczna jest rola, jaką ocena oddziaływania powinna wywierać w procesie decyzyjnym¹².

Ocena oddziaływania stanowi podstawowy element postępowania w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia. Pozwala w sposób usystematyzowany przedstawić interdyscyplinarne oddziaływania i ocenić wpływ planowanych przedsięwzięć oraz ich alternatyw na określony obszar i zachodzące na nim procesy. Zadaniem oceny oddziaływania na środowisko jest również określenie przewidywanych konsekwencji działań człowieka oraz wskazanie wszystkich możliwych rozwiązań mających na celu zapobieganie ich skutkom.

Raport

Raport jest dokumentem całościowo charakteryzującym przedsięwzięcie. Odnosi się to do jego opisu, przedstawienia środowiska, w którym będzie realizowane oraz zidentyfikowanych oddziaływań na środowisko (łącznie z proponowanymi działaniami zapobiegającymi oraz minimalizującymi negatywny wpływ). Raport poprzedzający wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych powinien mieć charakter kompleksowy i odnosić się do wszystkich możliwych zagrożeń związanych z realizacją przedsięwzięcia oraz wskazywać, jakie w tym zakresie obowiązują standardy ochrony środowiska oraz czy zamierzona inwestycja mieści się w ich ramach. W nim określa się oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska oraz ludzi przy uwzględnieniu przyjętych przez inwestora rozwiązań lokalizacyjnych, projektowych, technologicznych, technicznych i organizacyjnych. Ustawowy zakres każdego raportu o oddziaływaniu na środowisko określa art. 66 ustawy ocenowej, natomiast treść konkretnego raportu zależy od rodzaju przedsięwzięcia planowanego do realizacji oraz miejsca, w którym będzie zlokalizowane.

Punktem wyjścia oceny oddziaływania, jest w pierwszej kolejności precyzyjny opis przedsięwzięcia oraz opis elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia¹³, co w dalszej kolejności umożliwi określenie właściwej skali oddziaływań.

Z perspektywy przepisów dotyczących ogólnego postępowania administracyjnego, raport nie jest dokumentem urzędowym (w rozumieniu art. 76 § 1 k.p.a.). Raport wchodzi w skład

¹² Tamże, s. 86-87.

¹³ J. Śliwa, Raport oddziaływania na środowisko jako dowód w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, Samorząd Terytorialny 9/2015, s. 27.

materiału dowodowego sprawy, jest dowodem z dokumentu i, jak każdy inny dowód składany przez stronę czy zgromadzony przez organ, podlega regułom postępowania dowodowego, w tym i swobodnej ocenie dowodów zgodnie z art. 80 k.p.a. Zadanie organu skupia się przede wszystkim na ocenie tego dowodu co do jego kompletności i merytorycznej poprawności. Organ nie jest zobowiązany do samodzielnego badania i ustalania parametrów w oparciu o wiedzę specjalistyczną, w sytuacji gdy dysponuje opinią, jeśli uznaje za wiarygodną i zupełną. W przypadku stwierdzenia braków w raporcie, organ sam nie ustala brakujących parametrów, ale wzywa wnioskodawcę do uzupełnienia.

W orzecznictwie można również spotkać stanowisko, w myśl którego raport w postępowaniu o środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia chociaż jest dowodem prywatnym, to przyznaje się jemu szczególną moc dowodową¹⁴. Źródło tej mocy stanowi rozbudowana treść, zawierająca kompleksową ocenę przedsięwzięcia i analizę aspektów technologicznych, prawnych, organizacyjnych i logistycznych jego funkcjonowania w powiązaniu ze sobą. Warto jednak podkreślić, że granicę tej szczególnej mocy dowodowej stanowi kwalifikacja w postępowaniu dowodowym raportu jako dokumentu prywatnego.

Wariantowanie

Jednym z kluczowych i jednocześnie obowiązkowych elementów oceny oddziaływania na środowisko jest analiza wariantowa. Podstawę prawną wariantowania zawiera art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy ocenowej, w myśl którego w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinny zostać poddane analizie następujące warianty: wariant proponowany przez wnioskodawcę, racjonalny wariant alternatywny oraz racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Przy czym racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska może być tożsamy z wariantem wybranym do realizacji albo racjonalnym wariantem alternatywnym¹⁵.

Warianty realizacji przedsięwzięcia stanowią jeden z najważniejszych elementów prawidłowej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Przedstawienie minimum dwóch wariantów oraz opis opcji „zerowej”, czyli stanu bez realizacji przedsięwzięcia, dostarcza niezbędnych do porównania danych. Jest to jednocześnie wymóg ustawowy, ponieważ jeśli zachodzi wadliwość przedstawionych w raporcie wariantów realizacji przedsięwzięcia, to taki raport nie spełnia ustawowych wymagań, koniecznych do wydania decyzji ustalającej środowiskowe uwarunkowania realizacji danego przedsięwzięcia.

W orzecznictwie zwraca się uwagę, że racjonalny wariant alternatywny i wariant najkorzystniejszy dla środowiska nie mogą mieć charakteru abstrakcyjnego czy też teoretycznego. Wymóg ustawowy nie zostanie spełniony, jeśli w raporcie zostanie zaproponowany wariant, którego faktyczna realizacja jest technicznie lub faktycznie niemożliwa albo jego realizacja jest skazana na niepowodzenie (np. ze względów finansowych czy środowiskowych lub społecznych)¹⁶.

Wariantowanie nabiera szczególnego znaczenia w kontekście ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt przed skutkami bezpośrednich i pośrednich oddziaływań

¹⁴ Wyrok NSA z dnia 9 maja 2023 r., sygn. akt III OSK 3374/21, LEX nr 3555050; wyrok NSA z dnia 15 czerwca 2021 r., sygn. akt III OSK 4891/21, LEX nr 3214254.

¹⁵ Rodzaje wariantowania omawiają np. M. Pchałek, M. Behnke, Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w prawie polskim i UE, Warszawa 2009, s. 113, E. Szafranko, Metody analizy wariantów inwestycji drogowych, Drogownictwo 2014, nr 1, s. 18–25.

¹⁶ Wyrok NSA z dnia 13 czerwca 2023 r., sygn. akt III OSK 1384/22, LEX nr 3582092.

inwestycji liniowych, gdyż w odniesieniu do tych przedsięwzięć bardziej typowe są warianty lokalizacyjne (z wyjątkiem transportu wodnego). W przypadku inwestycji punktowych lokalizacja przedsięwzięcia może zostać wyznaczona np. tytułem własności, jaki posiada inwestor w stosunku do określonych działek, a wariantowanie skupia się raczej na rozwiązaniach technologicznych.

W podręczniku dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych zaleca się prowadzenie wariantowania zależnego od możliwości terenowych, technicznych i ekonomicznych. W związku z tym może ono zostać podzielone na warianty: lokalizacyjne, techniczne i technologiczne, organizacyjne, urządzeń ochrony środowiska oraz kompensacji przyrodniczej. Zwraca się także uwagę, że wśród analizowanych wariantów możliwe są różne parametry techniczne (wykopy, nasypy, rozwiązania węzłów drogowych, rodzaj obiektów drogowych czy stosowanej nawierzchni)¹⁷.

Udział społeczeństwa

Zgodnie z art. 79 ust. 1 u.u.i.ś. przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w którym przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Z art. 29 ustawy ocenowej wynika natomiast, jaki jest zakres udziału. Przyznaje on społeczeństwu prawo składania uwag i wniosków. Jego brzmienie, przez użycie zwrotu „każdy”, powoduje, że zakres podmiotowy udziału społeczeństwa określono bardzo szeroko¹⁸. Ponadto udział społeczeństwa, a w szczególności poszczególnych jego członków, nie jest związany z posiadaniem przez nich interesu prawnego ani nawet faktycznego w takim postępowaniu.

Zgłoszone wnioski i uwagi mają wyłącznie charakter konsultacyjny, co oznacza, że organ prowadzący postępowanie nie jest nimi związany. W orzecznictwie wskazuje się wprost, że sprzeciw mieszkańców nie może stanowić podstawy do wydania negatywnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia¹⁹. Ustawa wprowadza jednak obowiązek rozważenia ich, a następnie odniesienia się do nich w uzasadnieniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach²⁰.

Odpowiednie zaangażowanie organu oraz inwestora na etapie udziału społeczeństwa w postępowaniu może wpłynąć na zmniejszenie oporu społeczeństwa, co przełoży się na umożliwienie realizacji takiej inwestycji chociażby z uwagi na brak korzystania z przyznaných uprawnień procesowych. Osiągnięcie społecznej akceptacji danego przedsięwzięcia może mieć duże znaczenie dla faktycznej realizacji inwestycji²¹. Jak wskazuje U. Rzeszot, koronnym argumentem za uwzględnianiem (jak najwcześniej i jak najszerszej) opinii publicznej w ocenie

¹⁷ Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych, red. J. Bohatkiewicz, Kraków 2008, s. 116, http://siskom.waw.pl/nauka/literatura/podrecznik_dobrych_praktyk.pdf; dostęp 28.05.2024 r.

¹⁸ Komentarz do art. 29, B. Rakoczy, Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Komentarz, LexisNexis (el) 2010

¹⁹ Np. wyrok WSA w Łodzi z 18 lutego 2016 r., syng. akt II SA/Łd 880/15, LEX nr 2011640.

²⁰ Por. art. 85 ust. 2 pkt 1 lit. a ustawy ocenowej.

²¹ A. Sypnicki, Społeczna akceptacja przedsięwzięcia – wybrane zagadnienia, Zeszyty Naukowe Sądownictwa Administracyjnego 5/2019, s. 119.

są potencjalne straty spowodowane przez jej pominięcie (żywiłowe protesty po rozpoczęciu inwestycji pociągają za sobą wymierne straty)²².

Podsumowanie

Oceny oddziaływania na środowisko są powszechnym instrumentem zaliczanym do prewencyjnej ochrony środowiska. Ich wykorzystanie do projektów transportowych określa rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć. W związku z tym, że jest to również jeden z podstawowych instrumentów ochrony środowiska w prawie unijnym, prawidłowe przeprowadzenie oceny oddziaływania jest jednym z elementów podlegających sprawdzeniu na etapie przyznawania projektom dofinansowania ze środków unijnych.

Sam instrument charakteryzuje się dużą złożonością w wymiarze prawnym, jak również w odniesieniu do kwestii merytorycznych. W tą złożoność wpisują się projekty transportowe, mające charakter projektów liniowych. Ich zakres oddziaływania wyznacza długość zaplanowanego do realizacji przedsięwzięcia.

Bibliografia

Bohatkiewicz J. (red.) Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych, Kraków 2008

Kosieradzka-Federczyk A., Ocena oddziaływania na środowisko. Węzłowe zagadnienia prawnomiędzynarodowe, Warszawa 2019

Pchałek M., Behnke M., Postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w prawie polskim i UE, Warszawa 2009

Rakoczy B., Komentarz do art. 29, Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Komentarz, LexisNexis (el) 2010

Rzeszot U., Ocena oddziaływania na środowisko jako element procesu inwestycyjnego, Transport i ochrona środowiska, 5-6/2008

Sypnicki A., Społeczna akceptacja przedsięwzięcia – wybrane zagadnienia, Zeszyty Naukowe Sądownictwa Administracyjnego 5/2019

Śliwa J., Raport oddziaływania na środowisko jako dowód w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, Samorząd Terytorialny 9/2015

Szafranko E., Metody analizy wariantów inwestycji drogowych, Drogownictwo 2014, nr 1

Zębek E., Ocena oddziaływania autostrad i dróg ekspresowych na środowisko – uwarunkowania prawne i ekologiczne, Studia Iuridica Toruniensia tom XXX

²² Ocena oddziaływania na środowisko jako element procesu inwestycyjnego, Transport i ochrona środowiska, 5-6/2008, s. 54.