



Inwestycje drogowe, w szczególności autostrady i drogi ekspresowe, należą do projektów mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Z tego względu konieczna jest właściwa ocena tego oddziaływania i efektywne eliminowanie, ograniczenie lub kompensacja jego skutków. Dlatego właściwa kontrola *ex post* rzeczywistego wpływu realizacji tych przedsięwzięć jest bardzo ważnym i nieodzownym elementem procesu oceny oddziaływania na środowisko. Na jej podstawie możliwe jest podejmowanie ewentualnych działań naprawczych lub zapewniających skuteczną pracę urządzeń ochrony środowiska.

- W fazie eksploatacji zarządcy dróg, w celu ograniczenia wpływu tych inwestycji na środowisko, mogą też podejmować wiele innych inicjatyw prośrodowiskowych, które nie wynikają bezpośrednio z obowiązków prawnych - podkreśla Agnieszka Bugajska z Katedry Ochrony i Kształtowania Środowiska Wydziału Inżynierii Środowiska Politechniki Warszawskiej. Tak działają francuscy operatorzy autostrad. Regulacje środowiskowe i praktykę ekologicznych działań spółek autostradowych we Francji prezentowała Agnieszka Bugajska w swoim wystąpieniu na VI Międzynarodowej Konferencji Ochrony Środowiska i Estetyki w Budownictwie Komunikacyjnym (Kazimierz Dolny, 23-25 kwietnia 2014 r.).

Francuska sieć drogowa, licząca ponad 1 mln km, jest najdłuższą w Europie. Krajową sieć drogową we Francji, o długości 21 249 km, tworzą obecnie w ponad połowie autostrady. Ta klasa dróg stanowi ponad 11 000 km, a składają się na nią 142 autostrady. Jedna czwarta tej sieci to autostrady publiczne, pozostałe (ponad 8,5 tys. km) - autostrady płatne, eksploatowane w systemie koncesji.

Procedury środowiskowe

Istotną częścią procedur środowiskowych we francuskim budownictwie drogowym są kontrole rzeczywistego oddziaływania drogi na środowisko oraz zrealizowanych urządzeń służących ochronie środowiska, jakie zostały przewidziane w projekcie inwestycji. Te procedury są szczegółowo uregulowane prawnie i metodycznie. Francja posiada między innymi bardzo rozbudowany system kontroli *ex post*, którego ostateczna forma kształtowała się przez ponad 30 lat. - Przyjęta została oficjalna metodyka wykonywania ewaluacji *ex post* dla projektów drogowych, a administracja silnie angażuje się w różnych formach w nadzór nad dotrzymywaniem środowiskowych uwarunkowań dla inwestycji – mówi Agnieszka Bugajska.

We Francji, począwszy od etapu wstępnego projektu infrastruktury do etapu już jego zaawansowanej eksploatacji, dotrzymanie procedur środowiskowych monitoruje specjalnie powoływany komitet. W jego skład wchodzi przedstawiciele różnych środowisk, w tym również samorządów terytorialnych jako reprezentacji lokalnych społeczności, które dzięki temu mają możliwość sprawdzania co dzieje się dalej, na etapie szczegółowego planowania, realizacji i eksploatacji autostrady, a więc w ramach oceny oddziaływania na środowisko czy wydawania decyzji zezwalającej na jej realizację. W fazie budowy i w pierwszym roku eksploatacji prowadzone są również administracyjne kontrole w terenie. Wykonują je, posiadający kompetencje naukowe i techniczne, przedstawiciele administracji drogowej i środowiskowej. Procedury te służą ocenie prawidłowości realizacji przedsięwzięcia. Ponadto we Francji od niedawna funkcjonuje środowiskowa policja administracyjna, której zadaniem jest kontrola wszelkich przedsięwzięć mogących w fazie eksploatacji niekorzystnie wpływać na środowisko. - Istotnym też aspektem kontroli *ex post* wykonywanych dla dużych projektów infrastruktury transportowej jest komplementarność obowiązkowych ewaluacji porealizacyjnych dotyczących kwestii społeczno-ekonomicznych oraz środowiskowych - zastrzega Agnieszka Bugajska. Ta ewaluacja *ex post* skutków przedsięwzięcia przedstawiana jest w postaci bilansów, które mają formę raportów (podobnie jak raporty oddziaływania na środowisko). Dotyczą one całego oddanego jednorazowo do użytku odcinka wybudowanej trasy. Bilans obowiązkowo uwzględnia wszystkie aspekty środowiskowe. Uzupełniany jest streszczeniem w języku niespecjalistycznym.

Na bilans środowiskowy składają się trzy elementy. Pierwszym jest wieloletni monitoring oddziaływań. Jest to jedno z narzędzi do wykonania bilansu pośredniego obowiązkowego po roku od oddania drogi do eksploatacji (w którym dokonuje się także podsumowania realizacji urządzeń i środków służących ochronie środowiska), oraz bilansu końcowego wykonywanego po okresie od 3 do 5 lat od oddania drogi do użytkowania.

Po zatwierdzeniu bilansu przez administrację drogową obowiązkowo, na podstawie

wcześniejszej analizy, wydawana jest opinia niezależnego organu administracji środowiskowej, którym we Francji jest Generalna Rada ds. Środowiska i Zrównoważonego Rozwoju. W swojej opinii odnosi się ona do projektu, metody użytej w jego ocenie oraz do bilansu i ogólnej metodyki jego wykonywania. Tę procedurę dopełnia obowiązek publikacji bilansu oraz opinii. Do prasy lokalnej podawana jest informacja o udostępnieniu bilansu i opinii, a właściwe dokumenty są zazwyczaj zamieszczane na stronach internetowych operatora infrastruktury i Generalnej Rady.

AS

Referat „Działania prośrodowiskowe podejmowane we Francji na etapie eksploatacji autostrad” autorstwa mgr inż. Agnieszki Bugajskiej i dr. hab. inż. Andrzeja Kuliga z Politechniki Warszawskiej, był prezentowany podczas VI Międzynarodowej Konferencji Ochrony Środowiska i Estetyki w Budownictwie Komunikacyjnym (Kazimierz Dolny, 23-25 kwietnia 2014 r.) i został opublikowany w wydawnictwie Politechniki Lubelskiej, która była współorganizatorem Konferencji.