

Carska Droga – dylematy projektu (I. Procedury ekologiczne)

Utworzono: poniedziałek, 11, styczeń 2010 08:34 Lucjan Gazda, Sławomir Karaś



Historyczna Carska Droga wiedzie w obrębie wrażliwych i chronionych ekosystemów Biebrzańskiego Parku Narodowego. Niesie to ekologiczne i konserwatorskie ograniczenia w jej modernizacji. Czy jest więc szansa przeprowadzenia projektowanej Biebrzańskiej Via Turistica nowym szlakiem oraz zachowania historycznej nazwy i podstawowych funkcji Carskiej Drogi, z korzyścią dla obszarów chronionych i lokalnej społeczności?

Droga to przede wszystkim element struktury komunikacyjnej i transportowej obszaru, wiążący określone obiekty i tereny ze sobą. Jest zarazem elementem przestrzeni, nieobojętnym dla tego obszaru. Droga jest to też przestrzeń sama w sobie, z którą i w której żyją ludzie i która poprzez swoje oddziaływania wpływa na zasoby przyrody nieożywionej i ożywionej oraz dobra materialne i kultury. Drogi powinny być nie tylko sprawnymi funkcjonalnie i zasadnymi ekonomicznie obiektami inżynierskimi, ale także elementami kształtowania przestrzeni jednostek administracyjnych.

Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym, określa zasady zagospodarowania terenu przyjmując tzw. rozwój zrównoważony jako podstawę tych działań. Sposób zagospodarowania otoczenia dróg powinien uwzględniać między innymi:

- wymagania ładu przestrzennego, urbanistyki i architektury,
- walory architektoniczne i krajobrazowe,
- wymagania ochrony środowiska i zdrowia człowieka.

W kontekście tego kanonu rozpatrzmy projekt Biebrzańskiej Via Turistica będący adaptacją i przebudową do standardu drogi zbiorczej tzw. Carskiej Drogi, aktualnie istniejącej w przebiegu dróg powiatowych: 1973B na odcinku Mężenin - droga krajowa nr 64 (14,075 km) i 1838B (34,466 km) na odcinku droga krajowa nr 64 -

Carska Droga – dylematy projektu (I. Procedury ekologiczne)

Utworzono: poniedziałek, 11, styczeń 2010 08:34 Lucjan Gazda, Sławomir Karaś

droga krajowa nr 65 w Osowcu.

Droga i występujące w jej ciągu obiekty inżynierskie podlegają właściwemu organowi administracji drogowej, w zakresie kompetencji którego jest utrzymanie jej w stanie wynikającym ze stosownych aktów prawnych. Dlatego przyjmując stan zwykły powinności administratora należy uznać za konieczne wykonanie remontów obiektów inżynierskich i modernizacji drogi do parametrów jakim faktycznie powinna odpowiadać.

Projekt przebudowy dróg miał być realizowany wspólnie przez ich zarządców, tj. Powiat Moniecki, Powiat Białostocki i Powiat Zambrowski, w ramach projektu pn. „Dokumentacja techniczna drogi Biebrzańska Via Turistica” współfinansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego z programu Interreg IIIA/TACIS CBS. Projekt miał za zadanie w ramach integracji nadgranicznej udostępnienie turystyczne walorów naturalnych, historycznych i kulturowych Kotliny Biebrzy, w tym Biebrzańskiego Parku Narodowego i zabytków Twierdzy Osowiec oraz aktywizację lokalnych społeczności.

Animator przedsięwzięcia, Starostwo Powiatowe w Mońkach przedłożyło do rozpatrzenia projekt przebudowy istniejącego szlaku komunikacyjnego, bez określenia rozwiązań wariantowych (alternatywnych) Biebrzańskiej Via Turistica. Podstawowym staje się więc pytanie czy zasadnym jest forsowanie podnoszenia standardu drogi, która pierwotnie miała ściśle zdefiniowane przeznaczenie, a utraciła swoją funkcjonalność i znaczenie w ramach aktualnego wykorzystania terenów sąsiadujących, a ponadto znalazła się w obrębie terenów cennych przyrodniczo, podlegających rygorom ochronnym? W szukaniu odpowiedzi niech posłużą przykłady na zamieszczonych fotografiach.



Nieco historii i współczesności

Istniejący szlak komunikacyjny (pas drogowy) Carskiej Drogi jest efektem rozwiązania inżynierskiego wykonanego na potrzeby militarne jako droga rokadowa w systemie twierdz zachodnich rubieży Rosji. Korpus drogi wykonany był pod koniec XIX wieku i oddany do użytku z nawierzchnią brukową i szutrową w 1895 roku.

Szlak ten tylko w małym stopniu wykorzystywał wcześniejsze, wielowiekowo ukształtowane w ramach rozwoju osadnictwa i gospodarki tego rejonu, trakty komunikacyjne, które były (i pozostały) głównymi osiami komunikacyjnymi dla lokalnych przedsiębiorczości społeczno-gospodarczych (trasy te były uwidocznione już na XIX-wiecznych mapach).

Administracyjnie droga ma charakter drogi powiatowej o niestandardowych parametrach technicznych i eksploatacyjnych. Obecna droga w stosunku do pierwotnych rozwiązań z końca XIX wieku uległa nieznacznej korekcie przebiegu (częściowa likwidacja tzw. zakosów typowych dla dróg rokadowych). Istniejące obiekty mostowe i nawierzchnia asfaltowa powstały w połowie XX wieku. Na drodze wykonywano zabiegi bieżącego utrzymania (uzupełniano ubytki). Nie jest znana konstrukcja nasypu, jego parametry oraz sposób posadowienia w rejonach przejścia przez tereny bagienne.

Droga z uwagi na peryferyjne położenie w stosunku do istniejących jednostek osadniczych i w istniejącym standardzie (ograniczenie tonażu i prędkości pojazdów) pełni funkcję drogi o podrzędnym, lokalnym znaczeniu. Służący niewielkiej grupie stałych mieszkańców i prowadzonej działalności (pojazdy osobowe, autobusy, pojazdy ciężarowe, ciągniki i maszyny rolnicze, pojazdy specjalne) oraz obsługuje część ruchu turystycznego w obrębie BPN i Twierdzy Osowiec (pojazdy osobowe i autobusy). Stanowiąc znaczny skrót łączący drogę krajową nr 8 z drogami nr 64 i 65, przy łamaniu obowiązujących zakazów, kanalizuje także niewielką część ciężkiego ruchu tranzytowego (samochody ciężarowe i tiry).

Niweleta drogi wymaga znacznej korekty z uwagi na duże deformacje podłużne i poprzeczne nawierzchni. Istniejące w jej ciągu obiekty to mosty i przepusty żelbetowe oraz murowane z wykorzystaniem miejscowego kamienia. Większość z nich wybudowano (połowa XX wieku) w miejscach istniejących tam pierwotnie obiektów drewnianych. Zachowana jest także jedna dróżniczówka (pierwotnie było ich 5, rozmieszczonych co około 10 km wzdłuż drogi).

Warunki naturalne lokalizacji

Biebrzańska Via Turistica, obejmująca przebudowę Carskiej Drogi na odcinku Mężenin – Osowiec, przebiega w obrębie zachodniej części Niziny Północnopodlaskiej. W części południowej (okolice Mężenina) droga przebiega w peryferyjnej, północno-zachodniej części Wysoczyzny Wysokomazowieckiej. Na wysokości Jaworów- Klepaczy droga wkracza w obręb Kotliny Biebrzańskiej i dalszy jej przebieg aż do Osowca związany jest z tym mezoregionem. Od wschodu w oddaleniu kilku kilometrów towarzyszy jej wyniesiona krawędź Wysoczyzny Wysokomazowieckiej do doliny Narwi i dalej na północ Wysoczyzny Goniądzkiej.

Niweleta drogi nawiązuje do morfologii terenu, przy czym na płaskim terenie równiny torfowej kształtowana jest nasypami wyniesionymi 1 – 5 m powyżej powierzchni, a w strefach przejść przez wzniesienia wydmore przebiega w wykopach o zagłębieniu 1-3 m.

Pod względem hydrograficznym trasa drogi Biebrzańska Via Turistica (Carska Droga) leży w zlewni Narwi i jej prawobrzeżnego dopływu Biebrzy. Wododział między Biebrzą i Narwią na znacznym odcinku (m.in. rejon Strękowej Góry i Laskowca) jest wododziałem niepewnym, co po części wynika z przeprowadzonych melioracji w dolnym basenie Biebrzy i dolinie Narwi. Od Osowca do Laskowca rejon drogi leży zdecydowanie w zlewni Biebrzy. System hydrograficzny jest silnie zmodyfikowany robotami inżynierskimi z okresu budowy twierdzy Osowiec i Drogi Carskiej oraz późniejszymi melioracjami i regulacjami cieków. Stosunki hydrologiczne, istotne dla utrzymania żywotności torfowisk, modyfikowane w kierunku retencji, podpiętrzania i regulacji przepływów, realizowane są naturalną działalnością bobrów oraz celowymi zabiegami służb parku.

Tereny chronione

Projektowana Biebrzańska Via Turistica na znacznym swym odcinku przebiega przez tereny prawnie chronione ustawodawstwem krajowym i unijnym. Droga nr 1838B o całkowitej długości 34,466 km na odcinku ok. 20 km przebiega w obrębie Biebrzańskiego Parku Narodowego (od 2005 roku to także Ostoja RAMSAR BPN), oraz na długości ok. 4,5 km wzdłuż jego granicy. Około 33 km drogi przebiega w otulinie BPN. Na długości 3,6 km droga przebiega przez obszar ochrony ścisłej BPN (ols o dużym stopniu naturalności), na pozostałym odcinku przez strefy ochrony częściowej (ok. 12 km) i krajobrazowej (pozostała część).

Na analizowanym odcinku Carskiej Drogi z obszarem otuliny BPN zgodny jest przebieg granic obszarów natury: Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk Natura 2000 „Dolina Biebrzy” (PLH 20008) i Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 „Ostoja Biebrzańska” (PLB 20006). Tak więc projektowana Via Turistica na długości ok. 33 km przebiega w obrębie tych obszarów.

Droga nr 1973B o całkowitej długości 14,075 km na odcinku ok. 3,6 km przebiega w obrębie projektowanego obszaru ochrony ptaków Natura 2000 „Bagno Wizna” (PLB 20005).

Konflikty

Realizacja inwestycji wzdłuż istniejącego szlaku, o utrwalonym w krajobrazie i biocenozach przebiegu, pierwotnym w stosunku do ustalonych form ochrony przyrody, nie wprowadza nowych jakościowych segmentacji i barier. Podwyższenie parametrów drogi może być jednak związane z ingerencją bezpośrednią (likwidacją fitocenoz) w lokalne komponenty środowiska (siedliska i gatunki) oraz ze zwiększeniem oddziaływań pośrednich (zanieczyszczenia powietrza, wód i dodatkowy hałas) zależnych od docelowego obciążenia ruchem, a także od zwiększenia parametrów barier (szerokość drogi i natężenie ruchu).

Inwestycja w zakresie proponowanego programu wymusza fizyczną likwidację poziomów glebowych oraz rozwijających się na nich biocenoz z powierzchni ok. 14,4 ha w ramach zabiegów koniecznych w dostosowaniu drogi do wymaganych

parametrów przekroju poprzecznego. Bilans ten nie uwzględnia zajętości terenu wynikającej z potencjalnej korekty łuków poziomych oraz nadbudowy korpusu nasypu, które będą do określenia dopiero na etapie wykonanego projektu budowlanego, podobnie jak powierzchnia pod projektowane miejsca postojowe. Również nie uwzględnia się koniecznych przekształceń w rejonach obiektów mostowych, które dopiero po określeniu stanu technicznego będą mogły mieć wyznaczony zakres koniecznych prac, a co za tym idzie - miejsca i zakres przekształceń. Należy więc założyć, że określona powierzchnia koniecznych przekształceń i likwidacji nieodwracalnych biocenoz jest powierzchnią minimalną. Wyłączając przebieg drogi poza granicami parku stanowić to będzie łącznie ok. 0,02% powierzchni BPN, co przy inwestycji, która nie jest bezpośrednio związana z programem ochrony parku, jest stratą istotną.

Projektowany zakres inwestycji wymusza zajęcie min. 1,2 ha powierzchni terenów w obrębie strefy ochrony ścisłej. Największe straty z bezpośrednich oddziaływań inwestycji związane będą z zajęciem ok. 3 ha muraw i ziołorośli rozwijających się bezpośrednio w poboczu na odcinku od Olszowej Drogi do miejscowości Gugny. Należy także liczyć się z trwałym usunięciem na powierzchni ok. 0,5 ha przydrożnych siedlisk łąkowych.

Trudne do oszacowania są straty związane z potrzebą ustalenia normatywnej widoczności, która będzie związana z usuwaniem w pasie drogowym zarośli wierzbowych (siedliska motyli na Bagnie Ławki) oraz leszczynowych (przejścia przez enklawy łąkowe, siedlisko chronionej orzesznicy i smużki).

Na etapie budowy istotnymi mogą być także pośrednie oddziaływania procesów technologicznych na sąsiadujące biocenozy szczególnie wrażliwe na zmiany chemizmu i odczynu środowiska, a także zapylenia, a więc mechowiska i turzycowiska (siedliska licznych chronionych gatunków roślin, także glonów).

Biebrzański Park Narodowy ma opracowany program ochrony (Plan Ochrony Biebrzańskiego Parku Narodowego. Operat Generalny, Warszawa, maj 2001, wraz z wykonanymi wcześniej szczegółowymi operatami tematycznymi). Zgodnie z planem ochrony oraz art. 15. ust. 1 pkt 1 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2004, Nr 92 poz. 880 z późn. zmianami) zabrania się w obrębie parku narodowego budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych i urządzeń technicznych, z wyjątkiem obiektów i urządzeń służących celom parku narodowego. Minister Środowiska może zezwolić na odstępstwo od tego zakazu jeżeli jest to m.in. uzasadnione potrzebą ochrony przyrody lub realizacją inwestycji liniowych celu publicznego w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, pod warunkiem przeprowadzenia przez inwestora działań kompensujących utratę wartości przyrodniczych.

W odniesieniu do wyznaczonych obszarów Natura 2000 (specjalny SOO Natura 2000 „Dolina Biebrzy” PLH 20008 i OSO Natura 2000 „Ostoja Biebrzańska” PLB 20006) granice tych obszarów w strefie potencjalnego oddziaływania projektowanej inwestycji zawierają w sobie BPN i są zbliżone do granicy otuliny parku. Zgodnie z

art. 30 ust.2 ustawy o ochronie przyrody plany ochrony tych obszarów naturalnych muszą być zgodne z programem ochrony parku.

Dla obszarów naturalnych konieczne jest przeprowadzenie oceny, o której mowa w art. 6 par. 3 i 4 Dyrektywy Siedliskowej (92/43/EWG). Każdy plan lub przedsięwzięcie (par. 3), które nie jest bezpośrednio związane lub konieczne do zarządzania obszarem, a które może na niego w znaczący sposób oddziaływać, podlega właściwej ocenie pod kątem skutków dla danego obszaru. W świetle wniosków wynikających z oceny skutków dla obszaru oraz bez uszczerbku dla przepisów par. 4, właściwe organy krajowe (województwo) wyrażają zgodę na realizację planu lub przedsięwzięcia tylko po upewnieniu się i zasięgnięciu opinii społecznej, że nie wpłynie on niekorzystnie na integralność danego obszaru. Jeżeli pomimo negatywnej oceny skutków dla danego obszaru oraz przy braku rozwiązań alternatywnych, plan lub przedsięwzięcie musi być zrealizowany ze względu na wymogi nadrzędnego interesu publicznego, należy podjąć środki kompensujące konieczne do zapewnienia ochrony całkowitej spójności sieci Natura 2000. O podjętych środkach informuje się Komisję Europejską. Jeżeli obszar obejmuje typ siedliska o znaczeniu priorytetowym lub/i zasiedlony jest przez gatunek o znaczeniu priorytetowym, jedyne względy na które można się powołać, to względy odnoszące się do zdrowia ludzkiego lub bezpieczeństwa publicznego, korzystnych skutków o podstawowym znaczeniu dla środowiska albo inne wymogi nadrzędnego interesu publicznego po wyrażeniu opinii przez Komisję.

Czyli generalnie tok postępowania OOS w parku narodowym i obszarach naturalnych jest spójny (różni je tylko mechanizm ostatecznego rozstrzygnięcia) i w analizowanym przypadku Biebrzańskiej Via Turistica ocena jej realizacji nie wymaga oddzielnego analizowania.

Zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem dotyczącym dróg zarządzający (rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30 maja 2000 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, Dz.U. Nr 63, poz. 735 i rozporządzenie Rady Ministrów z 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz.U. Nr 43, poz. 430) może dysponować powierzchnią pasa drogowego (łącznie z usunięciem drzew). Jednak w warunkach przebiegu drogi przez wyznaczony obszar Parku Narodowego i Obszar Natury 2000 należy działania te rozpatrywać w kontekście stosownego prawa „ekologicznego”.

Lucjan Gazda
Katedra Geotechniki, Politechnika Lubelska
Sławomir Karaś
Katedra Dróg i Mostów, Politechnika Lubelska