



Warunki wykorzystania terenu, w tym i istniejącej drogi nie mogą być sprzeczne z ustalonymi programami ochrony terenów chronionych w obrębie których inwestycja ma być realizowana lub na które może oddziaływać pośrednio. Przedsięwzięcie Biebrzańska Via Turistica nie ma wariantu alternatywnego zarówno w trasie przebiegu, parametrach, jak i stosowanych technologiach robót.

Dylematy inżyniersko-administracyjne

Nie podjęcie projektu przebudowy w zakresie ustalonym zapisami prawa (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) wiązać się będzie z postępującą destrukcją, a w konsekwencji z koniecznością wyłączenia drogi z użytkowania lub zagrożeniem wystąpienia wypadku lub katastrofy w ruchu drogowym. Nie jest możliwym pozostawienie drogi bez napraw, w stanie pogarszającej się jej jakości trakcyjnej i obniżania bezpieczeństwa powszechnego.

Podejmowane w ramach toczących się konsultacji głosy, że dla zapewnienia bezpieczeństwa ekologicznego drogi, najlepszym rozwiązaniem byłoby pozostawienie jej (przynajmniej na odcinku BPN) w istniejącym stanie bądź przywrócenie pierwotnej nawierzchni brukowej lub szutrowej, które ograniczą ruch i zmniejszą prędkość, nie do końca są uzasadnione.

Szczególnie pozostawienie jej w złym stanie technicznym nie jest możliwe z uwagi na ustalenia prawne i odpowiedzialność zarządców, w tym wypadku starostw

Carska Droga – dylematy projektu (II. Problemy inżynierskie)

Utworzono: wtorek, 12, styczeń 2010 08:17 Lucjan Gazda, Sławomir Karaś

powiatowych. Nie jest to także najlepsze rozwiązanie dla konstrukcji nasypu drogi, który jest historycznie utrwalonym elementem lokalnego krajobrazu.

Droga na znacznym odcinku wykonana jest na nasypie (o nieznanym parametrach i konstrukcji) sytuowanym na słabych i wrażliwych gruntach organicznych. Nierówna nawierzchnia, w tym wypadku wyboje, ubytki lub bruk, generować będą w warunkach dynamicznych obciążeń drgania, które mogą strefowo rozluźniać nasyp lub/i uplastyczniać podłoże, co będzie powodować deformacje korpusu, a w konsekwencji doprowadzi do permanentnych napraw nawierzchni.

Dodatkową uciążliwością takiej nawierzchni jest jej głośność i zwiększone emisje zanieczyszczeń spalinami związane z brakiem płynności przejazdu, a w przypadku nawierzchni szutrowej także pylenie i emisje w otaczające biotopy obcych dla tych środowisk minerałów zawartych w kruszywach. Nawierzchnie wykonane w tym standardzie (lub pozostawiona w istniejącym stanie) wymagałyby (nawet przy niezwiększonym ruchu) corocznych napraw. Ponadto, zła nawierzchnia, o ile zmniejsza prędkość (ze skutkami opisanymi powyżej), to powoduje też potrzebę szukania przez uczestników ruchu alternatywnych dróg przejazdu. Skutkiem tego będzie niszczenie biocenoz w poboczu drogi oraz destrukcja konstrukcji nasypu.

Żywotność drogi, rozumiana nie tylko jako nawierzchnia ale także trwałość nasypu korpusu drogi, w istniejących tu warunkach (zmienność warunków wodnych, procesy biochemiczne gruntów organicznych) i przy tak realizowanym wariacie jest trudna do określenia. Zapewne będzie to proces stopniowej destrukcji do stanu nieprzejezdności klasycznymi środkami transportu włącznie. Skutkiem tego będzie niefunkcyjny obiekt, który bez podjęcia działań likwidacyjnych (niosących ze sobą też całą gamę negatywnych oddziaływań na środowisko) i zabiegów rekultywacyjnych będzie opornie poddawał się naturalnym procesom sukcesyjnym.

W tym przypadku żadna z zainteresowanych stron, tj. ani użytkownik zewnętrzny drogi, ani zarządca drogi, a także służby parku, nie będą usatysfakcjonowane. Dodatkowo w pewnym sensie będzie to działanie wymagające stałych nakładów finansowych przy braku widocznych efektów. Ograniczenie ruchu i prędkości przejazdu regulować można jedynie inżynierią ruchu i jej egzekwowaniem oraz/lub rozwiązaniami administracyjnymi i fiskalnymi (reglamentowanie, kontrolowanie, winietowanie).

W warunkach nie podejmowania przebudowy (doprowadzenia drogi do obowiązującego standardu) i utrzymania ruchu publicznego na drodze, należy w uzgodnieniu z właściwymi organami stworzyć specyfikacje nienormatywnego funkcjonowania i utrzymania drogi, w szczególności definiując odpowiedzialność za potencjalne wypadki drogowe oraz w sposób ustawiczny prowadzić regularne naprawy i modernizacje drogi i jej obiektów inżynierskich stosownie do stworzonej specyfikacji. Możliwe jest to do wykonania w procedurze ograniczonego użytkowania drogi.

Wyłączenie drogi i uciążliwości wynikających z jej użytkowania (hałas,

Carska Droga – dylematy projektu (II. Problemy inżynierskie)

Utworzono: wtorek, 12, styczeń 2010 08:17 Lucjan Gazda, Sławomir Karaś

zanieczyszczenia powietrza, śmiertelność fauny i niszczenie roślin) będzie miało dla środowiska rozumianego jako dynamiczny układ dążący do stanu równowagi efekt pozytywny. Jednak ograniczy zapewne możliwości niektórych form aktywnej ochrony (np. koszenie) i likwidacji zagrożeń (np. pożary), a przede wszystkim, bez wykonania rozwiązań alternatywnych (inne drogi), zmniejszy lub zlikwiduje aktywność gospodarczą i społeczną grupy mieszkańców, dla których jest ona jedynym szlakiem do całorocznego poruszania się pojazdami samochodowymi i jedyną drogą dojazdową dla pojazdów służb interwencyjnych (energetyka, służba zdrowia, straż pożarna itp.). A więc interes społeczny i zadania ochronne BPN świadczą o potrzebie jej utrzymania. Problemem pozostaje skala przebudowy/modernizacji/remontu i związane z tym problemy natury administracyjnej (specyfikacja nienormatywnego funkcjonowania i utrzymania drogi).

Projektowana droga Biebrzańska Via Turistica sytuowana w istniejącym szlaku Carskiej Drogi ma za zadanie udostępnienie turystyczne walorów naturalnych, historycznych i kulturowych Kotliny Biebrzy, w tym Biebrzańskiego Parku Narodowego i zabytków Twierdzy Osowiec oraz aktywizację lokalnych społeczności w ramach rozwoju transgranicznej turystyki. Jak wykazano powyżej trudnością jest przeprowadzenie zamierzenia podstawowego, czyli przebudowy drogi do normatywnego standardu, a wykonanie samej drogi nie jest przecież uwieńczeniem dzieła. Sama w sobie stanowiłaby tylko możliwość wygodnego przejazdu przez południowy basen BPN i możliwość zatrzymania się na wyznaczonych parkingach, które dla wąskiej grupy wyspecjalizowanych ekoturystów stałyby się bazą do jednodniowych eksploracji BPN, dla większości jednak tylko wygodnym, ekspresyjnym przejazdem.

Zrealizowanie Biebrzańskiej Via Turistica tak, żeby ideowo, społecznie i ekonomicznie było zgodne z zamierzeniem rozwoju transgranicznej turystyki i ożywienia lokalnej przedsiębiorczości powinno być związane z możliwością zlokalizowania przy niej punktów/baz obsługi tego ruchu. Tylko wtedy można byłoby mówić o rentowności projektu. Jak wynika z dotychczasowych rozważań, jeszcze bez analizy barier ekologicznych, w nawiązaniu do programu ochrony BPN (który docelowo będzie tożsamy z programem ochronnym obszaru Natura 2000 Dolina Biebrzy i Ostoja Biebrzańska) nie jest możliwym, bez uzyskania zgody Ministra Środowiska i Komisji Europejskiej, podniesienie standardu technicznego istniejącej drogi, a tym bardziej wykonanie nowych obiektów budowlanych, i to przy dobrze umotywowanym wymogu nadrzędnego interesu publicznego i stosownych środków kompensujących.

Jednak alternatywne rozwiązania

Wydaje się, że w złożoności projektowanego przedsięwzięcia najbardziej korzystnym dla środowiska, ale także dla lokalnych społeczności, dla których wyznaczone obszary ochronne są dużą prestiżową wartością, ale także stwarzają określone trudności i ograniczenia, powinno być wykonanie projektu nowego przebiegu Biebrzańskiej Via Turistica wzdłuż istniejących dróg gminnych, wielowiekowo

Carska Droga – dylematy projektu (II. Problemy inżynierskie)

Utworzono: wtorek, 12, styczeń 2010 08:17 Lucjan Gazda, Sławomir Karaś

służących rozwojowi tych terenów (Trakt Goniądzki, Trakt Tykociński). Tak więc jako najbardziej neutralny dla środowiska wydaje się przebieg Biebrzańskiej Via Turistica od Mężenina drogą powiatową nr 1973B do Strękowej Góry i dalej drogami gminnymi przez Zajki do Trzciannego i Traktem Goniądzkim przez Downary do Goniądza. Podobnie jak w przypadku rozpatrywanego wariantu podstawowego przedsięwzięcia przebieg ten też związany jest z potrzebą przejścia przez obszary chronione (potencjalny obszar Natura 2000 PLB 200005 Bagno Wizna, PLH 20008 Dolina Biebrzy, PLB 20006 Ostoja Biebrzańska, otulina Biebrzańskiego Parku Narodowego), ale rozpatrywany porównawczo (w tym wypadku wariantem alternatywnym byłaby Carska Droga przez BPN) wypadłby zdecydowanie mniej konfliktowo i byłby prostszy do uzasadnienia nadrzędny interes społeczny tego przedsięwzięcia.

Droga tak poprowadzona, miałaby równoległy przebieg w stosunku do otuliny BPN (i Carskiej Drogi), biegnący po krawędzi wysoczyzny Goniądzkiej, co stwarzałoby zdecydowanie korzystniejsze perspektywy widokowe, a przede wszystkim w ramach lokalnych planów zagospodarowania przestrzennego stwarzałoby możliwości rozwoju bazy turystycznej i neutralnych sposobów odwiedzania BPN i innych walorów okolicy, bez potrzeby korzystania z indywidualnej komunikacji samochodowej. Oczywiście tak realizowana Biebrzańska Via Turistica musiałaby być powiązana z remontem Carskiej Drogi (celem jak wykazano wyżej zachowania walorów historycznych, łącznie z nazwą, oraz funkcjonalnych dla mieszkańców bezpośredniego sąsiedztwa i zadań BPN). Na odcinku Mężenin-Laskowiec mogłaby być wykonana w zakładanych parametrach drogi zbiorczej, a dalej w formie remontu istniejącego przebiegu i dotychczasowych wymiarów. Remont Carskiej Drogi na odcinkach szczególnie wrażliwych ekologicznie można wykonać w technologii cienkich warstw na zimno typu „Slurry Seal”.

Wnioski

- Droga, ukształtowany historycznie i funkcjonalnie szlak komunikacyjny ma określone granice przystosowalności inżynierskiej, funkcjonalnej i ekologicznej do nowych, rentownych wizji planistycznych. Granice te pozwoliły ocalić dla współczesnych wiele antycznych obiektów drogowych.
- Zakładając stan zwykły powinności administratora drogi należy uznać za konieczne wykonywanie remontów i modernizacji do parametrów za jakie faktycznie on odpowiada, jednak w przypadkach istotnych kolizji ekologicznych oraz istnienia możliwości rozwiązań alternatywnych należy konserwować istniejący stan w ramach nowych specyfikacji nienormatywnego funkcjonowania drogi .
- W przypadku projektowanej Biebrzańskiej Via Turistica podejście takie pozwoli ochronić cenne i podlegające ochronie biocenozy, zwiększy funkcjonalność przyległych terenów oraz - co jest też istotne - ocali Carską Drogę, która jest wartością samą w sobie.

Lucjan Gazda

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

Literatura:

1. Plan ochrony Biebrzańskiego Parku Narodowego. Operat Generalny, Warszawa, maj 2001
2. Dyrz. A, C. Werpachowski (red) : Przyroda Biebrzańskiego Parku Narodowego, Osowiec Twierdza 2005.

Summary

Refurbishment Purposefulness and Realizability of Historical Tsar's Road in Biebrza River National Park

The military, technical and historical conditionings of Tsar's Road construction have been presented herein. The effective functionality of Tsar's Road, which now works as a county one, has been carried out. Ecological and conservator limitations imposed onto refurbishment purposefulness and realizability of this historical transportation tract have been discussed, especially when the road influences onto protected and sensitive ecosystems.

The need and correctability of now designed Biebrza River Via Turistica have been estimated. Partially the new route is proposed. Historical naming and basic characteristics of Tsar's Road should be preserved as well as ecologically protected areas.