

Przejścia dla zwierząt na dolnośląskiej S5

Utworzono: piątek, 20, grudzień 2019 12:41 Ilona Hałucha



Dolny Śląsk to ważny punkt komunikacyjny. To tutaj krzyżują się ważne szlaki: autostrada A4 oraz drogi ekspresowe S3, S5 i S8. Oddział GDDKiA we Wrocławiu zarządza siecią dróg o łącznej długości ponad 1320 km i ostatnio może pochwalić się kilkoma inwestycjami zakończonymi w terminie i w założonym budżecie, m.in. prawie 50 km drogi S5 i trzy odcinki trasy S3. W przygotowaniu są kolejne inwestycje, np. najdłuższy w Polsce tunel drążony w skale.

Droga S5 pierwotnie miała przebiegać od Wrocławia do węzła Nowe Marzy w ciągu A1, ale została przedłużona i zakończy się w Ostródzie – powiedziała Lidia Markowska, dyrektor wrocławskiego oddziału GDDKiA – Jesteśmy w trakcie przygotowywania części odcinków S5, S8 oraz modernizacji autostrady A4 od Wrocławia do Krzyżowej.

Ostatnią otwartą inwestycją (14 grudnia) w ciągu drogi ekspresowej S5 jest [50-kilometrowy odcinek między Poznaniem a Radomickiem](#). Na terenie województwa dolnośląskiego S5 Wrocław-Korzeńsko jest otwarta od dwóch lat, a wraz z nowym odcinkiem tworzy ekspresowe połączenie stolic Dolnego Śląska i Wielkopolski. Dwujezdniowa trasa posiada dwa pasy w każdym kierunku, ale obiekty inżynierskie wybudowano z myślą o dobudowie trzeciego pasa.

Każda nowa droga szybkiego ruchu tworzy barierę nie tylko dla ludzi (nie można jej przekroczyć w dowolnym miejscu, nie ma przejść ani skrzyżowań), ale także dla zwierząt. W ciągu dolnośląskiego odcinka S5 powstało 13 obiektów zespolonych, czyli takich przejść dla zwierząt, które przekraczają zarówno drogę ekspresową, jak i np. linię kolejową, trasy wojewódzkie lub gminne. Drogowcy wybudowali też 66 przepustów dla małych zwierząt, postawiono 15 km ekranów i prawie 2 razy tyle ogrodzeń ochronno-naprowadzających, a także 100 km ogrodzenia wzdłuż całej trasy.

- Wykonywanie obiektów zespolonych sprawdziło się – powiedziała dyrektor wrocławskiego oddziału GDDKiA. – Tegoroczny monitoring wykazał, że zwierzęta korzystają z tych przejść, szczególnie wtedy, gdy mają na nich naturalną ochronę:

Przejścia dla zwierząt na dolnośląskiej S5

Utworzono: piątek, 20, grudzień 2019 12:41 Ilona Hałucha

głazy, karpiny, wysokie trawy. Dlatego wskazane jest, aby przejść nie wykaszać, zwierzęta same sobie wydepczą ścieżki.

Wszystkie przepusty, zarówno suche, jak i mokre na ciekach wodnych, są skrzynkowo-betonowe, każdy wyposażony w półki o szerokości 0,5 metra.

- Przyroda potrafi pięknie adaptować się do naszych budowli – stwierdziła Lidia M. – W trakcie monitoringu wykryto, że z większych przepustów korzystają nawet większe zwierzęta, np. sarny, ptaki, takie jak bażanty czy przepiórki. Znalezione w nich nawet gniazda jaskółek.

Podczas budowy tego odcinka S5 wykorzystano wiele różnych rozwiązań z zakresu siatek ochronno-naprowadzających – od drobnej siatki, poprzez białe lub czarne płyty PHD, płyty betonowe, po szklany poliester.

- Na podstawie wymogów decyzji środowiskowej wymagane jest wykonanie czteroletniego monitoringu wszystkich 13 przejść dla zwierząt i 37 przepustów – dodała dyrektor GDDKiA. – Podsumowanie wyników ma obejmować analizę rozwiązań, które najbardziej się sprawdziły i skuteczność ochrony środowiska jest najlepsza.

Na filmach z fotonuówek zostało zarejestrowane, jak zwierzęta korzystają z przejść nad S5. W szczególności tam, gdzie znajdują się naturalne osłony: karpiny, głazy itp. oraz zlokalizowane są na naturalnym szlaku migracyjnym. Utrudnieniem dla migracji zwierząt jest sąsiedztwo innej infrastruktury (np. kolejowej) lub bliskie sąsiedztwo pól uprawnych. Zdarza się, że z przejść dla zwierząt korzystają rolnicy, co zdecydowanie obniża ich skuteczność. W przepustach natomiast schronienia szukają osoby bezdomne.

Co zrobić, aby ekoinfrastruktura była skuteczna?

- Podstawą jest stworzenie bardzo dobrego raportu oddziaływania na środowisko, na podstawie którego wydawana jest później decyzja środowiskowa – powiedziała Lidia M. – Na każdym etapie procesu przygotowawczego ważne jest obserwowanie szlaków migracyjnych, bo one się zmieniają, a proces inwestycyjny trwa czasem dekadę.

Trzeba obserwować też miejscowe plany zagospodarowania, bo w miejscu, gdzie ma powstać droga szybkiego ruchu, teren bywa natychmiast zabudowany. Nie ma sensu budowa infrastruktury dla zwierząt w bliskim sąsiedztwie terenów przemysłowych, handlowych, rozrywkowych.

W 2017 roku, dzięki wspólnej pracy wielu zespołów, powstał raport, w którym oszacowano, że w ciągu ostatnich 20 lat wybudowano łącznie 4 tys. obiektów za kwotę ok. 7 mld zł. Na podstawie raportu powstała książka „Efektywność przejść dla zwierząt na drogach publicznych w Polsce”, która niedługo będzie dostępna.

Inwestorem 75 proc. przejść dla zwierząt była GDDKiA, ok. 16 proc. powstało w

Przejścia dla zwierząt na dolnośląskiej S5

Utworzono: piątek, 20, grudzień 2019 12:41 Ilona Hałucha

ciągu sieci dróg wojewódzkich, 9 proc. powstało na odcinkach koncesyjnych autostrad.

W ciągu ostatnich 20 lat średni koszt budowy przejścia dla zwierząt wyniósł ok. 7,8 mln zł, ale przez ostatnie 5 lat ten koszt znacząco wzrósł do 12 mln zł.

Przejścia dla zwierząt to ogromne inwestycje, które trzeba odpowiednio budować i wyposażać. Ograniczać hałas, drgania i sztuczne oświetlenie. Stosować wszelkie sposoby, łącznie z ogrodzeniami, półkami w przepustach, nasadzeniami, aby przejścia były wykorzystywane. Właściwie utrzymywane muszą być nie tylko elementy konstrukcyjne obiektu, ale także całe otoczenie, które wspomaga migrację.

Na przejściach dla zwierząt konieczna jest zieleń, ale musi być ona odpowiednio dobrana. Korzenie nie mogą penetrować w warstwy i zmniejszać nośności konstrukcji. Obiekty muszą też posiadać odpowiednie odwodnienie. Coraz lepiej wygląda też sprawa estetyki.

IH

(na podstawie informacji z XIII Świątecznej Konferencji Naukowo-Technicznej „Przepusty i przejścia dla zwierząt”, która w odbyła się 11-12 grudnia w Krakowie)



medialnym tej konferencji.

Portal edroga.pl był patronem