

Ochrona korytarzy ekologicznych fauny w inwestycjach drogowych - cz. II

Utworzono: wtorek, 18, sierpień 2009 08:30 Rafał T. Kurek



Przejścia dla zwierząt dużych i średnich są obiektami inżynierskimi o znaczących wymiarach, których budowa często sprawia poważne trudności w ich konstrukcyjnym powiązaniu z pozostałymi obiektami drogowymi. Dla zapewnienia możliwości wkomponowania konstrukcji przejścia o wymaganych wymiarach w korpus drogi konieczne jest uwzględnianie potencjalnych lokalizacji przejść na wczesnym etapie projektowania – przed ustaleniem linii rozgraniczających oraz niwelety drogi.

Aspekt konstrukcyjny – techniczne uwarunkowania realizacji obiektów

Bardzo często przejścia dla zwierząt, których potrzeba budowy wynika z opracowań środowiskowych, są niemożliwe do realizacji (całkowicie lub brak jest możliwości uzyskania optymalnych wymiarów) ze względów konstrukcyjnych – np. zbyt niskie nasypy dla przejść dolnych.

Problem taki był obserwowany w przypadku autostrady A18 na odcinku Olszyna – Golnice, gdzie niski poziom niwelety spowodował, że w trakcie ustalania lokalizacji przejść nie było możliwości lokalizacji żadnych przejść dolnych pod autostradą (preferowanych przez niektóre gatunki zwierząt) i zaprojektowano jedynie przejścia górne. Optymalnym rozwiązaniem dla skutecznej minimalizacji wpływu na faunę jest łączne stosowanie przejść górnych i dolnych.

Uzgodnienia z administracją leśną i łowiecką

Projektanci wykonujący opracowania środowiskowe (raporty OOS) na etapie ustalania kolizji z korytarzami (szlakami) migracyjnymi fauny oraz wyznaczania lokalizacji przejść dla zwierząt, przeprowadzają zwykle konsultacje z administracją leśną (nadleśnictwa) i łowiecką (koła PZŁ). Instytucje te posiadają pewne zasoby

Ochrona korytarzy ekologicznych fauny w inwestycjach drogowych - cz. II

Utworzono: wtorek, 18, sierpień 2009 08:30 Rafał T. Kurek

wiedzy o występującej faunie (zwykle w odniesieniu do pospolitych gatunków łownych) i jej przemieszczaniu, jednak wiedza ta jest zazwyczaj ograniczona obszarowo do poziomu lokalnego, a dane są niepełne, niejednorodne i pochodzą zwykle z pojedynczych obserwacji prowadzonych bez zastosowania metod inwentaryzacyjnych. Wykorzystanie informacji jedynie od służb leśnych i myśliwych powoduje, że autorzy opracowań mogą nie dostrzegać problemów środowiskowych o skali ponadlokalnej (np. kolizje z korytarzami ekologicznymi o znaczeniu krajowym), a także kolizji z gatunkami rzadkimi lub chronionymi (leśnicy i myśliwi często nie posiadają odpowiedniej wiedzy biologicznej).

W przypadku każdego opracowania informacje dotyczące fauny powinny pochodzić ze wszystkich dostępnych źródeł, w tym przede wszystkim od zawodowych przyrodników. Negatywnym przykładem współpracy projektantów z administracją leśną i łowiecką jest koncepcja programowa dla odcinka drogi ekspresowej S19 od Iskrzyni do Barwinka. Pomimo, że jest to jeden z najbardziej kolizyjnych odcinków w Polsce (całkowite przecięcie pasma Karpat) na ok. 40 kilometrach drogi, nadleśnictwa nie wskazywały potrzeby budowy przejść dla zwierząt, a koła łowieckie wskazały konieczność budowy jednego tylko obiektu – i to w dodatku poza obszarem przecinanych korytarzy ekologicznych o randze paneuropejskiej!

Błędy projektowe – brak odpowiedniego nadzoru przyrodniczego

Wszelkie środowiskowe warunki realizacji inwestycji (w tym działania służące ochronie fauny i korytarzy ekologicznych) zapisane w decyzjach administracyjnych (raport OOS i decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach) muszą znaleźć odzwierciedlenie w projekcie budowlanym i pozwoleniu na budowę. Przedstawiane w raporcie OOS informacje dotyczące lokalizacji, parametrów i cech przejść dla zwierząt są zwykle zbyt ogólne dla jednoznacznej transpozycji do dokumentacji projektowej, wykonywanej w dużej skali kartograficznej. Powyższa sytuacja powoduje konieczność interpretacji nieścisłych zapisów dotyczących obiektów przeznaczonych dla fauny przez projektantów niejednokrotnie nie posiadających odpowiedniej wiedzy i doświadczenia w zakresie specyfiki obiektów ekologicznych.

Praktyka pokazuje, że w większości przypadków przejścia dla zwierząt projektowane są podobnie jak inne obiekty inżynierskie, z uwagą poświęconą jedynie warunkom technicznym. Powoduje to liczne błędy w kontekście przydatności obiektów dla dzikiej fauny, w konsekwencji obniżając skuteczność ekologiczną przejścia. Błędy dotyczą przede wszystkim odpowiedniego projektowania urządzeń odwodnieniowych (zwłaszcza rowów i zbiorników ekologicznych), umacniania skarp cieków wodnych i nasypów, lokalizacji i rodzajów ogrodzeń ochronnych, odpowiedniego kształtowania przejść o funkcjach zespolonych.

Pogodzenie warunków technicznych, wynikających z przepisów (a także stosowanych praktyk i doświadczeń), z wymogami ekologicznymi wymaga zwykle szerokiej dyskusji i otwartego dialogu na linii projektanci-przyrodniczy. Najlepszym

Ochrona korytarzy ekologicznych fauny w inwestycjach drogowych - cz. II

Utworzono: wtorek, 18, sierpień 2009 08:30 Rafał T. Kurek

rozwiązaniem praktycznym byłoby wprowadzenie nadzoru przyrodniczego (przez inwestora) w trakcie przygotowywania dokumentacji projektowej. Główna funkcja przyrodnika polegałaby na zatwierdzeniu przyjętych rozwiązań w kontekście ich zgodności z obowiązującymi wytycznymi i „dobrymi praktykami” projektowania przejść dla zwierząt. Udział przyrodnika powinien być aktywny od wczesnego etapu opracowywania dokumentacji (przed uzyskaniem uzgodnień branżowych i wymaganych prawem pozwoleń), co umożliwi wprowadzenie optymalnych rozwiązań bez konieczności znaczących zmian w dokumentacji.

Przykładem potwierdzającym zasadność takiej formy nadzoru przyrodniczego jest projekt budowlany dla autostrady A1, odcinek Pyrzowice – Maciejów. Liczba przejść dla zwierząt dla tego odcinka została (w wyniku konsultacji z organizacjami pozarządowymi) ustalona na poziomie optymalnym, jednak na etapie wykonywania projektu ponad połowa przejść posiadała błędy konstrukcyjne, powodujące ograniczenie ich skuteczności, a w skrajnych przypadkach nawet całkowitą dysfunkcjonalność. W wyniku udziału przyrodników i dyskusji z projektantami nad szczegółowymi rozwiązaniami, większość błędów udało się wyeliminować. Część niekorzystnych rozwiązań pozostała jednak niezmienną za względu na późny etap konsultacji i konieczność radykalnej ingerencji w całą dokumentację projektową, włącznie ze zmianą pozwolenia wodno-prawnego i niektórych uzgodnień branżowych.

Niespójność koncepcji ochrony korytarzy w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wprowadza konieczność budowy przejść dla zwierząt w oparciu o dokumentację przedstawioną w raporcie OOŚ. W praktyce, planowane odcinki dróg podzielone były zazwyczaj na województwa, a decyzja dla nich wydawana była przez właściwego wojewodę (do 15 listopada 2008 r.). W efekcie takiego podziału, w każdym województwie obserwuje się różnice w rozwiązaniach służących ochronie fauny i korytarzy ekologicznych – np. autostrada A1 przebiegająca przez 5 województw posiada w każdym województwie inne zagęszczenie przejść dla zwierząt, pomimo kolizji z podobnymi, a czasem wręcz tymi samymi obszarami przyrodniczymi.

Oczywiście różnice w koncepcji i działaniach służących ochronie fauny i korytarzy wynikają przede wszystkim z jakości i szczegółowości dokumentacji OOŚ (każdy odcinek był opracowywany przez inne biuro projektowe), jednak zadaniem służb wojewody była weryfikacja merytoryczna przedstawionych opracowań, w tym m.in. ocena ich zgodności z obowiązującymi wytycznymi i doświadczeniami w zakresie projektowania przejść dla zwierząt.

Inną ważną kwestią decydującą o różnicach w skuteczności ochrony korytarzy w granicach województw jest poziom szczegółowości zapisów decyzji środowiskowych. W niektórych przypadkach decyzje regulują bardzo szczegółowo kwestie budowy przejść dla zwierząt (np. w województwie małopolskim), w niektórych zaś w sposób tak ogólny, że brak nawet podstawowych informacji o lokalizacji czy wymaganych

Ochrona korytarzy ekologicznych fauny w inwestycjach drogowych - cz. II

Utworzono: wtorek, 18, sierpień 2009 08:30 Rafał T. Kurek

parametrach obiektów (np. w woj. świętokrzyskim). Poziom szczegółowości zapisów jest bardzo ważny w kontekście uwzględnienia przejść w dokumentacji projektowej – zapisy zbyt ogólne tworzą otwarte pole interpretacji dla projektantów, w efekcie czego uwarunkowania techniczne – a nie środowiskowe – decydują o ostatecznych parametrach i lokalizacji obiektów służących faunie.

Skuteczna ochrona fauny i korytarzy ekologicznych przy inwestycjach drogowych jest zagadnieniem trudnym, gdyż zależy od wiedzy oraz doświadczenia wielu podmiotów zaangażowanych w opracowywanie i zatwierdzanie dokumentacji. Szczególna odpowiedzialność spoczywa na biurach projektowych wykonujących opracowania środowiskowe (raporty OOS) oraz dokumentację projektową (projekty budowlane i wykonawcze).

Praktyka wskazuje, że skuteczna ochrona zasobów przyrodniczych wymaga szerokiej współpracy projektantów z przyrodnikami na wszystkich etapach projektowania, z możliwie wczesnym jej rozpoczęciem. Doświadczenia zdobyte w trakcie dotychczasowej działalności stowarzyszenia wykorzystano do opracowania założeń nowego projektu, realizowanego od 2008 r. ze środków Funduszu dla Organizacji Pozarządowych. Celem projektu jest próba rozwiązania problemów omówionych w powyższym artykule, poprzez kształtowanie warunków do merytorycznej współpracy administracji drogowej, administracji publicznej, projektantów i przyrodników. W projekcie powstaną trwałe narzędzia merytoryczne – publikacja z wytycznymi projektowania przejść dla zwierząt oraz specjalistyczny serwis internetowy. W ramach współpracy z biurami projektowymi odbędzie się cykl warsztatów szkoleniowych oraz prowadzone będą bezpłatne konsultacje w zakresie stosowanych rozwiązań służących ochronie fauny.

Rafał T. Kurek

[Artykuł jest przedrukiem z miesięcznika Pracowni na rzecz Wszystkich Istot - „Dziki życie”, czerwiec 2009 \(Nr 6/180\)](#)

Polecamy felietony filmowe:

- [Teoria w praktyce – przejścia dla zwierząt](#)
- [Drogi dla zwierząt](#)