



Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Olsztynie oraz olsztyński oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad podpisały porozumienie w sprawie współpracy w zakresie konsultowania lokalizacji i zagospodarowania przejść dla zwierząt oraz ich otoczenia, a także monitoringu korzystania przez zwierzęta z przejść dla nich przeznaczonych. Warmia i Mazury są obszarem o dużej różnorodności biologicznej, objętym różnymi formami ochrony, w tym Naturą 2000. O współpracy leśników, stojących na straży przyrody i drogowców dbających o rozwój infrastruktury transportowej regionu warmińsko-mazurskiego, rozmawiamy z **Pawłem Artychem** – zastępcą dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Olsztynie.

- Region Warmii i Mazur nie posiada gęstej sieci dróg krajowych, za to jednak istniejące trasy i powstające ich nowe odcinki przebiegają przez tereny podlegające szczególnej ochronie przyrodniczej. Jak układa się współpraca leśników i drogowców?

- Kilka lat temu, kiedy tak na dobre zaczęliśmy w Polsce budować i modernizować drogi, rzeczywiście istniało szereg problemów. Za przykład może służyć sprawa Doliny Rospudy. Co prawda nie leży ona na naszym terenie, ale pokazuje, jak uczyliśmy się prawa ochrony środowiska i dyrektyw, które wówczas implementowano do naszego porządku prawnego. Tak więc zaczęła się współpraca z drogowcami. Na początku każdy z nas zastanawiał się nad tym, jak i co zrobić oraz jak technicznie rozwiązać przejścia dla zwierząt? Zaczynało się więc od dyskusji dotyczących samej techniki jeśli chodzi o kwestie projektowo-architektoniczne przejść dla zwierząt. Natomiast dyskusje, które szczególnie nas dotyczyły wiązały się z miejscami, gdzie przejścia na zbudowanych czy przebudowanych drogach, miały spełnić rolę łącznika pomiędzy poszczególnymi kompleksami leśnymi i polami, którymi wędruje zwierzyna. Na początku nasza współpraca nie do końca była jasna.

Z czasem zaczęła się układać. Pamiętam jak kilka lat temu zaczęliśmy uczestniczyć w spotkaniach z firmami konsultingowymi, a potem z GDDKiA, odnośnie planowanych modernizacji dróg i uzgodnień, jak i gdzie lokalizować przejścia. Wyznaczane są one w uzgodnieniach z nami, ale również z myśliwymi. Dodam też, że ze względu na specyfikę ukształtowania terenu i krajobrazu szczególnym problemem modernizacji dróg są przydrożne drzewa. Wzdłuż istniejących tras mamy stare nasadzenia jarzębów, klonów, lip.

W tym miejscu zaznaczę, że – poza drogowcami – ściśle współpracowaliśmy i współpracujemy z organizacjami pozarządowymi. Wydaje mi się, że powoli przez lata dochodzimy do konsensusu. Teraz rzeczywiście – choć nie jest to łatwe – potrafimy uzyskując porozumienie wyznaczyć odpowiednie miejsca przejść dla zwierząt.

- Dla jakich gatunków zwierzyny buduje się przejścia na Warmii i Mazurach. Jaki typ przejść jest w waszych warunkach najbardziej wskazany?

- Na Warmii i Mazurach mamy dużą różnorodność biologiczną, planując więc przejścia przez drogi musimy brać pod uwagę zwierzęta małe i duże. Zasadniczy jednak problem dotyczy dużych przejść dla zwierzyny, czyli tzw. zielonych mostów. Według różnie podawanych danych w literaturze ich minimalna szerokość powinna wynosić 60-80 m. Są więc to potężne obiekty, które należy obsadzić drzewami i krzewami, by zwierzęta postrzegały je jak teren naturalny. Chodzi też o to, by zwierzyna nie miała świadomości przekraczania drogi, więc taki wiadukt musi być zabezpieczony ekranami dźwiękochłonnymi oraz barierami przeciwoślennymi. Zwierzyna boi się, kiedy jest olśniewana światłem z reflektorów pojazdów. Przejścia górne powinny być odpowiedniej wielkości i wtapiać się w naturalne otoczenie, a to oczywiście pociąga za sobą określone koszty ich budowy.

Natomiast w przypadku przejść dla mniejszych zwierząt na Warmii i Mazurach mamy trochę łatwiej, ponieważ są to tereny o dużej liczbie cieków i bagienek. Wymaga to budowania w drogach mostków i przepustów, a te z kolei są równocześnie wykorzystywane i adaptowane do potrzeb przejść dla płazów i drobniejszych zwierząt.

Jednak w naszym regionie przejścia typu zielony most muszą stanowić zdecydowaną większość w przedsięwzięciach drogowych. Nimi, poza dużą zwierzyną, przemknę się też zając, czy przebiegnie jeź. Chętniej skorzystają z takiej możliwości niż ze ścieżki w przepuście. Dlatego właśnie zawarte porozumienie z GDDKiA kładzie nacisk na monitoring dużych przejść. W ten sposób chcemy przekonać się, jak one się sprawdzają w migracji zwierząt.

Na Warmii i Mazurach przejścia więc głównie będą wykorzystywane przez duże zwierzęta kopytne, jak łosie, jelenie, dziki i sarny, ale również przez drapieżniki, jak

Monitoring przejść dla zwierząt cz. I

Utworzono: czwartek, 23, sierpień 2012 08:17 Agnieszka Serbeńska

wilki i rysie. Te ostatnie są dla nas ważne, przede wszystkim dlatego, że są pod ochroną. Liczymy więc, że te przejścia również im posłużą. Co prawda w literaturze są zdania podzielone. Wspólne korzystanie gatunków „gryzie się” w tym sensie, że przejście wilka może odstraszyć inne zwierzęta, nawet pies nie będzie chciał przebiec z podkulonym ogonem. Znany jest jednak przykład wilka, który przemieszczał się z Niemiec z nadajnikiem umożliwiającym jego śledzenie. Po dobiegnięciu gdzieś na wschodnie krańce Polski ślad po nim zaginął. Z tego co wiem, to przebiegł on nad autostradą A1 właśnie przejściem dla zwierząt. Zwierzyna zatem też musi się przyzwyczaić do przejść, czyli do nowych tras migracji.

Rozmawiała: AS