



Fragmentacja środowisk jest w tej chwili dostrzegana w Szwajcarii jako poważny problem. Przyczyną tego zjawisko są drogi, ale nie wyłącznie. Nie tylko one są barierą w migracji zwierząt. Na przykład w północno-wschodniej części kraju fragmentacja jest wynikiem intensywnej gospodarki rolnej. Również na południu, w obszarze Alp, dochodzi do fragmentacji wywołanej przez rolnictwo, a zjawisko to pogłębia silnie zagęszczona zabudowa.

Problem fragmentacji środowiska dostrzeżono w Szwajcarii już w latach 70. ubiegłego stulecia. Wówczas też podjęto dyskusję szukając metod defragmentacji. Zasadniczą wówczas przeszkodą w znalezieniu właściwych rozwiązań był brak konkretnych danych. Istniała jedynie świadomość wagi problemu. Wtedy właśnie przystąpiono do prac, zaczynając od zdefiniowania pojęcia korytarzy ekologicznych i ich zidentyfikowania.

W istniejącej sieci korytarzy ekologicznych zinwentaryzowanych w Szwajcarii tylko 28 procent nie jest naruszona, natomiast 56 procent jest częściowo uszkodzona powodując trudności w przejściu zwierzyny. Niestety, aż 16 procent korytarzy ekologicznych zostało całkowicie zniszczonych przerwaniami ich autostradami.

Szwajcaria realizowała projekt COST 341, którego celem było zgromadzenie pełnych i aktualnych informacji o fragmentacji środowiska oraz opracowanie rozwiązań łagodzących to zjawisko. Przygotowano mapę korytarzy, a także stworzono system rekompensat służący tworzeniu i utrzymaniu korytarzy. Na przykład, gdy rolnik zgodnie z zaleceniami i wytycznymi utrzymuje na obszarze swojego gospodarstwa korytarz ekologiczny, wówczas może ubiegać się o środki finansowe rekompensujące mu straty z niewykorzystania rolnej ziemi, a więc tego, co zyskałby z uprawy.

Szwajcaria: działania minimalizujące oddziaływanie dróg na zwierzęta

Utworzono: wtorek, 04, wrzesień 2012 08:16 Agnieszka Serbeńska

Szwajcarska dyrekcja drogowa (odpowiednik polskiej GDDKiA) wraz z Ministerstwem Środowiska w 2001 roku wydały wytyczne i zalecenia określające m.in. standardowe szerokości zielonych mostów. W przypadku dużych obiektów i o istotnej roli w układzie korytarzy ekologicznych to wskazana dla niego szerokość wynosi 45 m (+/- 5 m). Ustalenie tego parametru nastąpiło na podstawie obserwacji dokonanych dla wielu tego rodzaju przejść funkcjonujących na drogach w Europie. Studiowano wielkości przejść oraz ich funkcjonowanie i skuteczność. Na tej podstawie Szwajcarzy doszli do wniosku, że poszerzenie przejścia powyżej 50 metrów zwiększa w pewnym stopniu efektywność jego wykorzystania, ale już przekroczenie szerokości 80 metrów nie przynosi żadnych rezultatów. Dlatego Szwajcarzy jako maksymalną wskazaną wartość szerokości przyjęli 50 m. Dla mniejszych i mniej istotnych przejść wskazana szerokość wynosi 25 m (+/- 5 m).

Szwajcaria do 2030 roku planuje wykonać 50 nowych przejść dla zwierząt, co ma przywrócić łączność środowiskom, którą utraciły one w wyniku budowy autostrad.

Rozwiązania służące ochronie mniejszych gatunków również zostały ujęte w wytyczne, które wydaje organizacja Schweizerischer Verband der Strassen- Und Verkehrsfachleute (VSS). W ramach VSS grupy robocze zajmują się badaniem i sprawdzaniem efektywności konkretnych rozwiązań. Standardy opracowane przez tę organizację mają być konsensusem pomiędzy przyrodnikami a inżynierami. Służą one pełnej komunikacji i porozumieniu obu grup. Dotąd VSS wydała osiem standardów dla mniejszych przejść. Pierwszy dokument funkcjonuje już ponad trzydzieści lat. Skupia się on na podstawowych zagadnieniach ochrony środowiska, tłumaczy inżynierom co dzieje się z przyrodą i krajobrazem wzdłuż dróg. Drugi standard odnosi się do planowania, a następny zawiera analizy dotyczące fauny, a dokładnie daje podstawy do prowadzenia określonych badań umożliwiając posługiwanie się jednorodną metodologią. Opracowany jest też standard określający sposoby gromadzenia przejść w zależności od kluczowego gatunku oraz standard obrazowo w formie tabeli określający typ konstrukcji przejścia dla konkretnego gatunku i dla konkretnej sytuacji, w tym lokalizacji. Dokumenty te są wydane w języku francuskim i niemieckim. Będą jeszcze uzupełnione o wersję w języku włoskim.

Szwajcarzy opracowali też rozwiązania polegające na dostosowaniu już istniejących obiektów, jak przepusty czy mostki, do potrzeb przejść dla zwierząt. Jest to ekonomicznie opłacalny sposób na zwiększenie liczby przejść dla zwierząt.

Współczesne technologie oferują też rozwiązania poprawiające zarówno bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochronę zwierząt. Na przykład w Szwajcarii wykorzystywane są systemy działające na podczerwień, które wykrywają obecność zwierząt w otoczeniu drogi. Uznano, że zwykłe znaki ostrzegające o możliwości pojawienia się zwierząt na drodze są przez kierowców ignorowane, ponieważ do sytuacji kiedy one wybiegają dochodzi rzadko. Ten natomiast system, kiedy wykryje zwierzęta automatycznie zapala podświetlany znak, dając kierowcom prawdziwą informację ostrzegającą przed zagrożeniem kolizyjnym.

AS

„Działania minimalizujące oddziaływanie dróg na zwierzęta – analiza sytuacji w Szwajcarii” – to zagadnienie omawiał Antonio Righetti, PiU GmbH Partner/-innen in Umweltfragen (Szwajcaria), podczas Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej „Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu i realizacji inwestycji transportowych – doświadczenia i problemy”, zorganizowanej w ubiegłym roku przez Pracownię na rzecz Wszystkich Istot.

Zobacz też materiały filmowe:

- [Przejścia dla zwierząt na A1 cz.I](#)
- [Przejścia dla zwierząt na A1 cz.II](#)