



W województwie kujawsko-pomorskim ochrona środowiska jest jednym z priorytetów przy budowie nowych dróg. Wymaga to często dodatkowego czasu na przygotowanie inwestycji, wpływa też na wyższe koszty.

W tej chwili trwają prace projektowe związane z modernizacją ośmiu dróg wojewódzkich na Kujawach i Pomorzu. W związku z koniecznością przygotowania raportów o oddziaływaniu inwestycji na środowisko, czas przygotowania dokumentacji wydłużył się o około 12-18 miesięcy. Raport oddziaływania na środowisko zawiera szereg szczegółowych informacji dotyczących planowanej inwestycji, jej wpływu na środowisko przyrodnicze, oraz możliwości minimalizacji i uniknięcia negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko. W przypadku modernizacji dróg powiązane są one najczęściej z przeprowadzeniem dokładnej inwentaryzacji gatunków roślinnych i zwierzęcych w okresie od kwietnia do września w tym samym roku oraz ustaleniem szlaków migracyjnych zwierząt. Następnie w zależności od wyników takiej inwentaryzacji należy liczyć się z narzuceniem dodatkowych rozwiązań chroniących środowisko.

W przypadku drogi nr 241 na odcinku Tuchola- Sępólno Krajeńskie, aby sprostać wymogom środowiskowym projektanci zakładają na przykład tylko jednostronną wycinkę drzew. - To pozwoli zachować wiele cennych egzemplarzy, ale jednocześnie wymusi przesunięcie osi jezdni względem istniejącej drogi - wyjaśnia naczelnik Wydziału Planowania i Rozwoju Sieci Drogowej, Ryszard Gilewski. - W trakcie realizacji będzie to wymagało znacznie bardziej skomplikowanych prac budowlanych, co przełoży się także na koszt zadania. Jednak w ten sposób, zgodnie z decyzją środowiskową, ocalimy mchy i porosty z gatunków: biedronecznik wzniesiony, mąkla tarniowa, obrostnica rzęsowata, odnożyca bałtycka, odnożyca jesionowa, odnożyca kępkowa, odnożyca mączysta, odnożyca opylona, przylepka

brodawkowata, pustułka rurkowata, szarzynka skórzasta, wabnica kielichowa.

Na tym odcinku drogi, ze względu na występowanie pachnicy dębowej, zmieni się przebieg projektowanej osi drogi. Po inwentaryzacji okazało się, że owady te zasiedlają jedno drzewo. Ostatecznie skorygowaliśmy promień łuku co pozwoli zachować siedlisko chrząszczy na dotychczasowym miejscu. - W tego typu przypadkach istnieje możliwość wycinki drzew, ale jest to równoznaczne z przeniesieniem siedliska chronionych gatunków na teren umożliwiający ich dalszy rozwój. Na takie rozwiązanie zdecydowaliśmy się w przypadku modernizacji DW nr 534 na odcinku pomiędzy Grudziądzem i Wąbrzeźnem. Drzewa zostały wycięte, ale ich pnie zasiedlone przez chrząszcze zostały złożone na łąkach w rejonie miejscowości Starogród Dolny. Zgodnie z wytycznymi Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska są one przez 5 lat dozorowane przez leśników. Utrzymywanie tej nietypowej „hodowli” to jeden z kosztów wliczonych w modernizację ważnej drogi. Jedno drzewo z pachnicą dębową koliduje też z planami modernizacji DW nr 548 ze Stolna do Wąbrzeźna – dodaje Ryszard Gilewski.

Zachowywane są wiekowe aleje, stanowiące pomniki przyrody. Mimo licznych wniosków lokalnych samorządów przebudowa DW nr 534 pomiędzy Golubiem-Dobrzyniem i Rypinem nie mogła zostać powiązana z wycinką wiekowych buków. Mimo przypadków obrywania się gałęzi na jezdnie w czasie porywistych wiatrów, drzewa, zgodnie z wytycznymi Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, stanowią jeden z elementów kujawsko-pomorskiego krajobrazu.

Na czas budowy drogi istnieje obowiązek zatrudnienia inspektora ochrony środowiska. To również jest brane pod uwagę przy wyliczaniu kosztorysów modernizacji dróg. Oprócz pachnicy dębowej chronione już na etapie sporządzania projektów są również inne gatunki. - DW nr 559 łącząca Lipno z Płockiem przecinają szlaki migracyjne łosi. W związku z tym w otrzymanej decyzji środowiskowej zostaliśmy zobligowani do przeprojektowania skarp, tak by kąt ich nachylenia nie stwarzał zagrożenia dla zwierząt. Tylko na pozór to rzecz prosta i nieskomplikowana. W rzeczywistości łagodniejsze skarpy będą wiązały się z poszerzeniem pasa drogowego, a to z kolei pociągnie za sobą dodatkowe wykupy gruntów – tłumaczy Ryszard Gilewski.

W przypadku dróg wojewódzkich nowością jest zakaz używania tak zwanego destruktu asfaltowego zawierającego smołę do utwardzania poboczy. Na szczęście wiele dróg nie zawiera tej substancji, ale trzeba zwracać na to uwagę. Nie zawsze w prosty sposób można umacniać pobocze starą warstwą asfaltu zdartą podczas prac budowlanych. Ważnym elementem chroniącym środowiska są też instalacje związane z odprowadzaniem wód deszczowych z jezdni. Nie mogą one bezpośrednio spływać do cieków wodnych, tylko do rowów, z których nadmiar deszczówki może swobodnie odparować lub do tak zwanych podczyszczalni. Zupełnie zmieniły się także konstrukcje mostów oraz przepustów. W przypadku mostów, ich przyczółki często nie mogą dochodzić do brzegu, tak by pod konstrukcją mogły po lądzie także przechodzić zwierzęta. Natomiast przepusty powinny być wyposażone w specjalne półki powyżej lustra wody, które również umożliwiają swobodną migrację

mniejszych zwierząt pod drogą.

Z myślą o środowisku na niektórych odcinkach wprowadzane są ograniczenia prędkości, co wymuszone było do niedawna bardzo wyśrubowanymi normami dotyczącymi hałasu. W tej kwestii przepisy zostały jednak zliberalizowane, co nie będzie oznaczać konieczności stosowania ekranów akustycznych przy modernizowanych drogach wojewódzkich w najbliższych latach. Aktualizowane pod tym kątem jest także organizacja ruchu na przebudowanych wcześniej odcinkach. W tej chwili szczegółowo analizowana jest sytuacja na zmodernizowanym ciągu DW nr 251 oraz DW nr 252 (Żnin-Inowrocław-Włocławek).

Źródło: ZDW Bydgoszcz