

Ochrona dzikiej fauny przy inwestycjach liniowych - konferencja w Łagowie

W Łagowie Lubuskim, w dniach 24-26 września 2007 r., odbyła się pierwsza w Polsce, organizowana przez organizację pozarządową, konferencja dotycząca rozwiązywania konfliktów przyrodniczych związanych z rozbudową sieci dróg szybkiego ruchu i linii kolejowych. Organizatorem spotkania była Pracownia przy współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz Biurem Projektów Komunikacyjnych „Ekkom”.

Rozbudowa infrastruktury komunikacyjnej w Polsce powoduje zagrożenia przyrodnicze na dużą skalę, nieporównywalną w skutkach z żadną inną obecnie występującą formą antropopresji. Szkodliwość oddziaływania dróg i linii kolejowych wynika głównie z bezpośredniego niszczenia siedlisk oraz tworzenia barier ekologicznych, powodujących zaburzenia naturalnych procesów, istotnych przede wszystkim dla dziko żyjącej fauny. Ze względu na liniowy charakter inwestycji transportowych powodują one liczne konflikty z obszarami siedliskowymi i korytarzami ekologicznymi.



Fot. Monika Bednarska

Jedyną formą unikania konfliktów jest optymalne wytyczanie przebiegów nowych inwestycji tak, by nie dochodziło do kolizji przestrzennych z obszarami cennymi i ważnymi przyrodniczo oraz by obszary takie nie znajdowały się w zasięgu bezpośredniego negatywnego oddziaływania. Ze względu na fakt, że przebieg nowych szlaków komunikacyjnych musi uwzględniać uwarunkowania gospodarcze i społeczne, często aspekty ekologiczne są marginalizowane, prowadząc do licznych konfliktów ze środowiskiem przyrodniczym. W przypadku, gdy nie ma możliwości zmian przebiegu (dotyczy to zwłaszcza przebudowywanych linii kolejowych i dróg) jedyną możliwością ochrony zasobów przyrodniczych jest minimalizacja lub kompensacja ekologicznych skutków ich negatywnego oddziaływania. W przypadku ochrony fauny działania te obejmują przede wszystkim budowę przejść dla zwierząt – dla zachowania możliwości przemieszczania się w poprzek szlaku i ogrodzeń ochronnych, ograniczających śmiertelność w wyniku kolizji z pojazdami. Są to obecnie powszechnie stosowane rozwiązania, projektowane praktycznie przy każdej inwestycji kolidującej z dziką fauną. Dla osiągnięcia odpowiedniej skuteczności ekologicznej, a tym samym skutecznej minimalizacji wpływu na faunę, konieczne jest zaprojektowanie odpowiednio wysokiej liczby przejść o parametrach optymalnych dla poszczególnych gatunków zwierząt. Wysokie koszty budowy przejść powodują, że ich liczba jest zwykle niewystarczająca w stosunku do potrzeb przyrodniczych, a sam proces ustalania lokalizacji i rozmieszczenia obiektów odbywa się w konfliktowej atmosferze i przy naciskach środowisk przyrodniczych na inwestorów i projektantów.

Aktualnie w Polsce nadal brak pełnego zrozumienia wagi problemów związanych z oddziaływaniem inwestycji liniowych na zachowanie ciągłości środowiska i koniecznością podejmowania działań minimalizujących fragmentację przestrzeni przyrodniczych. W efekcie projektowane przejścia dla zwierząt są nieliczne, a dodatkowo często posiadają liczne błędy konstrukcyjne, które ograniczają ich skuteczność ekologiczną. Powyższe problemy były głównym powodem podjęcia przez Pracownię realizacji projektu: „Monitoring przyrodniczy realizacji inwestycji drogowych jako kluczowego zagrożenia dla ochrony różnorodności biologicznej w Polsce”, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej. Częścią projektu jest konferencja, w której wzięło udział 98 osób – przedstawiciele administracji publicznej, drogowej i kolejowej, biur projektowych, służb ochrony przyrody,

organizacji pozarządowych, funduszy udzielających wsparcia dla działań proekologicznych przy inwestycjach liniowych.

Tematem przewodnim konferencji było kompleksowe i modelowe podejście do rozwiązywania konfliktów pomiędzy ochroną wartości przyrodniczych (w tym sieci Natura 2000) a realizacją inwestycji transportowych. Uwarunkowania związane z wejściem Polski do Unii Europejskiej, a co za tym idzie wyznaczeniem sieci Natura 2000, to nowe wyzwania dla skutecznego rozwiązywania problemów i zachowania wartości przyrodniczych w trakcie prowadzonej i planowanej rozbudowy sieci dróg oraz linii kolejowych. Celem konferencji było stworzenie dobrych podstaw dla wielosektorowej współpracy pomiędzy drogowcami, inwestorami, projektantami, administracją publiczną, przyrodnikami i ekologami, aby uniknąć w przyszłości konfliktów na linii inwestycje-przyroda oraz stworzyć mechanizmy skutecznego rozwiązywania istniejących problemów.



Fot. Monika Bednarska

W czasie sesji referatowej zaprezentowano ogółem 9 referatów. Sesję rozpoczął prof. Włodzimierz Jędrzejewski z Zakładu Badania Ssaków PAN z Białowieży referatem pt.: „Wpływ inwestycji transportowych na populacje zwierząt oraz metody ograniczania negatywnego oddziaływania dróg na przyrodę”. Referat przedstawiał przyrodnicze skutki oddziaływania dróg na populację kluczowych gatunków fauny (na przykładzie wilka i żubra) oraz metodykę wyznaczania i przebieg korytarzy migracyjnych fauny wraz z metodami ich ochrony. W kolejnym referacie pt.: „Problemy ochrony korytarzy ekologicznych dla dużych ssaków w Polsce”, przygotowanym przez Stowarzyszenie dla Natury „Wilk”, zaprezentowano szczegółowo zagrożenia dla zachowania ciągłości korytarzy ekologicznych w Polsce. Referat skupiał się na wskazaniu obszarów konfliktowych przebiegu korytarzy z przebiegiem sieci drogowej oraz propozycjach działań ochronnych.

Referat mgr Marcina Pchałka z kancelarii Kowalewski, Miara, Pchałek & Partnerzy – Doradztwo Prawne, pt.: „Prawne podstawy i mechanizmy ochrony dziko żyjących zwierząt wzdłuż inwestycji liniowych w Polsce”, prezentował szczegółowo przepisy decydujące o konieczności ochrony dzikiej fauny przy realizacji inwestycji liniowych. Autor szeroko przedstawił prawodawstwo europejskie i krajowe oraz wiele praktycznych przykładów zastosowania i interpretacji litery prawa w sytuacjach trudnych i konfliktowych.

Prof. Adam Wysokowski z Uniwersytetu Zielonogórskiego w referacie pt.: „Przejścia dla zwierząt w budownictwie komunikacyjnym. Propozycja zaleceń normalizujących zagadnienie”, zaprezentował podział przejść dla zwierząt w oparciu o różne kryteria wraz z charakterystyką poszczególnych typów. Autor zwrócił uwagę na duże znaczenie właściwej dydaktyki na technicznych kierunkach studiów dla projektowania skutecznych działań minimalizujących oddziaływanie dróg i linii kolejowych oraz podkreślił konieczność powołanie interdyscyplinarnego, wielosektorowego zespołu ekspertów, który na poziomie krajowym ustaliłby wytyczne względem doboru parametrów, wskazywania lokalizacji oraz liczby przejść dla zwierząt.

W kolejnym referacie „Optymalne rozwiązania konstrukcyjne stosowane przy budowie przejść dla zwierząt” mgr Piotr Tomala z firmy ViaCon Polska przedstawił możliwości zastosowania nowoczesnych konstrukcji z blach falistych do budowy przejść dla zwierząt. Na przykładzie wielu praktycznych doświadczeń z całego świata pokazane zostały zalety tego typu rozwiązań w kontekście budowlanym, ekologicznym i ekonomicznym. Kolejny referat, przedstawiony przez autora niniejszego artykułu, pt.: „Optymalny model postępowania przy ustalaniu lokalizacji przejść dla zwierząt” dotyczył szczegółowej charakterystyki procedury wyznaczania lokalizacji przejść wypracowanej na

podstawie praktycznych doświadczeń zdobytych przy wielu inwestycjach drogowych i kolejowych.

W referacie przygotowanym przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad pt.: „Podstawowe problemy związane z planowaniem przejść dla zwierząt w trakcie przygotowywania inwestycji drogowych”, mgr Piotr Ochnio zwrócił uwagę na liczne trudności o charakterze proceduralnym, prawnym i merytorycznym, jakie napotyka inwestor publiczny przy planowaniu działań służących ochronie fauny wzdłuż dróg. Kolejny referat pt.: „Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektach modernizacji linii kolejowych”, przygotowany i wygłoszony przez Dyrektora Biura Ochrony Środowiska PLK S.A., Urszulę Michajłow, prezentował dotychczasowe doświadczenia PKP w zakresie minimalizacji oddziaływania linii kolejowych na dziką faunę. Szczególna uwaga poświęcona została nowatorskim rozwiązaniom technicznym – budowa dwóch górnych przejść dla dużych ssaków przy linii kolejowej E20 w okolicach Rzepina (największe tego typu konstrukcje w Europie) oraz akustycznym urządzeniom do odpłaszczania zwierząt UOZ (jedyna tego typu konstrukcja na świecie).

Sesję referatową zamykał referat prezesa Pracowni, Radosława Ślusarczyka, pt.: „Monitoring przyrodniczy realizacji inwestycji drogowych jako kluczowego zagrożenia dla ochrony różnorodności biologicznej w Polsce”, prezentujący działania dla ochrony walorów przyrodniczych przy inwestycjach transportowych. Autor przedstawił założenia, cele i efekty realizacji projektów aktualnie prowadzonych przez PNRWI, w tym propozycje rozwiązania kluczowych konfliktów w obszarze drogi-przyroda w Polsce oraz strategię ochrony korytarzy ekologicznych w Karpatach.

Po zakończeniu sesji referatowej odbyła się dyskusja. W czasie długiej, konstruktywnej i momentami burzliwej debaty wymieniono wiele uwag i poglądów dotyczących głównie kwestii budowy przejść dla zwierząt oraz postępowań administracyjnych związanych z procedurami ocen oddziaływania na środowisko. Przedstawiciele drogowców i kolei poruszali głównie tematy dotyczące zasadności budowy przejść, ich rozmieszczenia oraz utrzymania na etapie eksploatacji. Ważnym wątkiem były aspekty prawne, związane z decyzjami o środowiskowych uwarunkowaniach i procedurami OOS, zwłaszcza w kontekście przestrzegania prawa UE. Poruszony został temat monitoringu przyrodniczego istniejących przejść i związane z tym problemy natury merytorycznej i logistycznej. Przedstawiciele administracji drogowej wskazywali na konieczność opracowania materiałów merytorycznych, pozwalających na weryfikację przygotowywanych na zlecenie GDDKiA opracowań i projektów dotyczących środowiska, w tym przejść dla zwierząt. Pojawiła się inicjatywa powołania interdyscyplinarnego zespołu ekspertów, który na poziomie centralnym zająłby się opracowaniem szczegółowych wytycznych dotyczących ustalania lokalizacji, liczby, parametrów oraz cech konstrukcyjnych przejść dla zwierząt. W skład zespołu powinni wejść przedstawiciele środowisk przyrodniczych oraz technicznych w celu wypracowania optymalnych rozwiązań. Pomysł zyskał duże poparcie zebranych. Duża liczba poruszanych tematów i uczestników dyskusji spowodowały, że limit czasu szybko się wyczerpał i dalsza część musiała odbyć się w warunkach kularowych w kręgach zainteresowanych osób.

Drugiego dnia konferencji odbyła się wycieczka techniczna na linię kolejową E20 w okolice Rzepina, w miejsca budowanych obecnie przejść dla dużych zwierząt. Oba powstające obiekty zaprojektowane zostały jako konstrukcje z blach falistych – największe tego typu w Europie. Przy projektowaniu przejść zastosowano modelową procedurę postępowania, uwzględniającą współpracę przyrodników, projektantów i inwestora od etapu wczesnej koncepcji, co zaowocowało powstaniem konstrukcji o optymalnych parametrach i uniknięciem niepotrzebnych konfliktów. Szczegóły techniczne i technologiczne konstrukcji przekazali uczestnikom przedstawiciele firmy prowadzącej nadzór nad budową oraz kierownik budowy, którzy odpowiadali także na liczne pytania dotyczące kwestii projektowania, wykonawstwa, zastosowanych rozwiązań, utrzymania eksploatacyjnego.

Duża liczba uczestników reprezentujących wszystkie grupy odpowiedzialne za realizację inwestycji transportowych w Polsce, aktywny udział w dyskusjach oraz liczne głosy uznania i wyrażane nadzieje

w kwestii kontynuacji tego typu spotkań wskazują, że konferencję należy uznać za udaną i wartościową. Szczególnie istotne wydaje się powtarzanie tego typu spotkań, przynajmniej raz na kilka lat, aby na bieżąco śledzić postępy przy realizacji kolejnych inwestycji służących lepszemu zachowaniu dzikiej fauny, dyskutować, wymieniać opinie, wskazywać błędy i promować dobre praktyki i doświadczenia.

Rafał Kurek