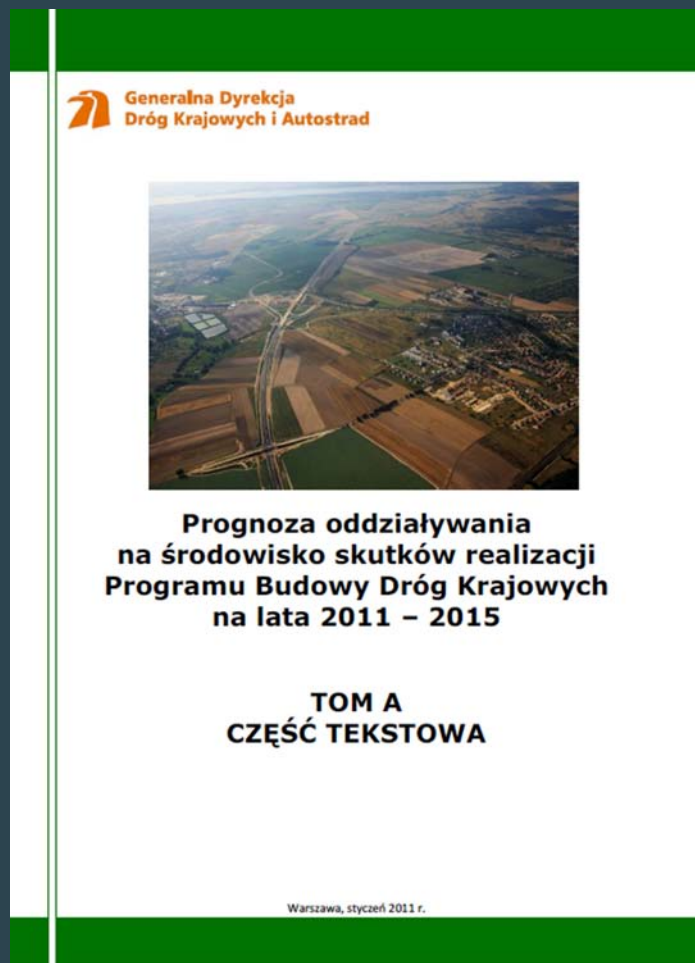


Zagrożenia dla korytarzy ekologicznych w Polsce

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015

Rafał T. Kurek
Jarosław Wiącek
Marcin Polak



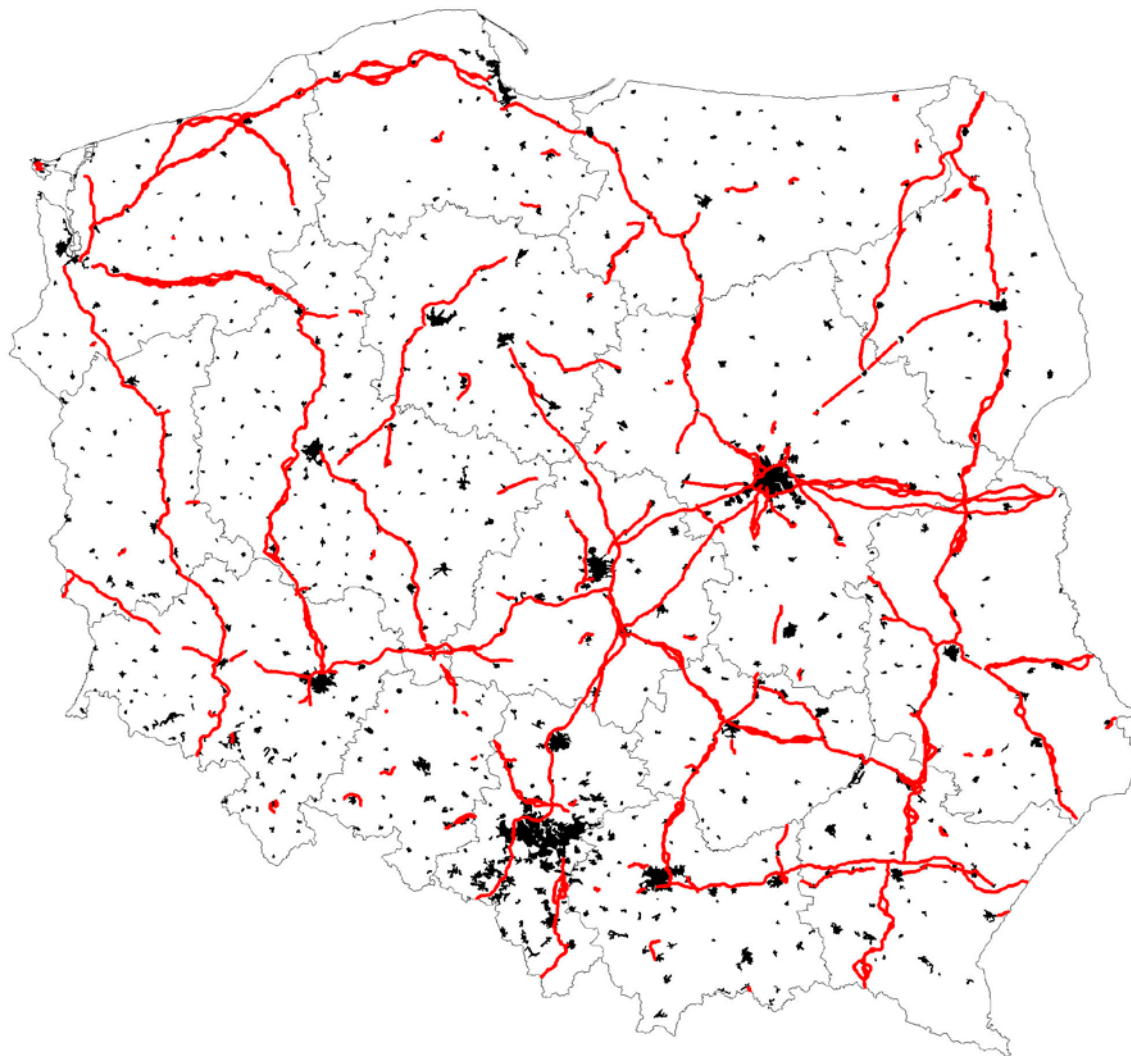


Określenie oddziaływania skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2011–2015 na środowisko.

SOOS opracowana została w celu uzyskania odpowiedzi na dwa podstawowe pytania:

1. Czy należy realizować Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015?
2. Jeśli tak – w jaki sposób?

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015



Strategiczna OOS
obejmuje łącznie
213 odcinków dróg

GRUPA I – projekty, dla których wydano pozwolenia na budowę bądź zezwolenia na realizację inwestycji – 80 odcinków

GRUPA II – projekty, dla których wydano decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, lecz nie wydano pozwolenia na budowę ani zezwolenia na realizację inwestycji – 79 odcinków

GRUPA III – projekty nieposiadające decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – 53 odcinki

Strategiczna OOS obejmowała analizy dotyczące oddziaływania infrastruktury oraz działań minimalizujących dla następujących grup:

- » ssaki (w podziale na gatunki „naziemne” oraz nietoperze)
- » ptaki
- » płazy i gady
- » ryby
- » bezkręgowce (mięczaki i owady).

W ramach analizy oddziaływań pośrednich, uwzględniono w szczególności oddziaływania na korytarze ekologiczne poprzez tworzenie efektu barierowego.

Wpływ na korytarze ekologiczne (o znaczeniu europejskim i krajowym) analizowany był w odniesieniu do:

- » korytarzy ekologicznych dużych ssaków
- » korytarzy migracji ptaków
- » korytarzy migracji nietoperzy.

Sieć korytarzy ekologicznych dużych ssaków w Polsce
(opracowanie: IBS PAN, ver. IX.2010)



Oddziaływania znaczące

Analiza stopnia barierowego oddziaływania z uwzględnieniem: konstrukcji i parametrów drogi, obecności lub brak ogrodzeń ochronnych dla fauny, natężenie ruchu pojazdów (aktualne i prognozowane w perspektywie 2020 r.).

Oddziaływania skumulowane

W przypadku, gdy ta sama odnoga korytarza przecinana jest przez analizowany odcinek drogi oraz inną autostradę, drogę ekspresową (przyjęto, że na odcinku kolizji będzie ogrodzenie), drogę krajową o aktualnym natężeniu ruchu $> 2\,500$ poj/dobę, linię kolejową włączoną do układu AGC/AGTC

Oddziaływania transgraniczne

Mogą wystąpić w przypadku, gdy kolizja przebiegu drogi z przebiegiem korytarzy ekologicznych spowoduje:

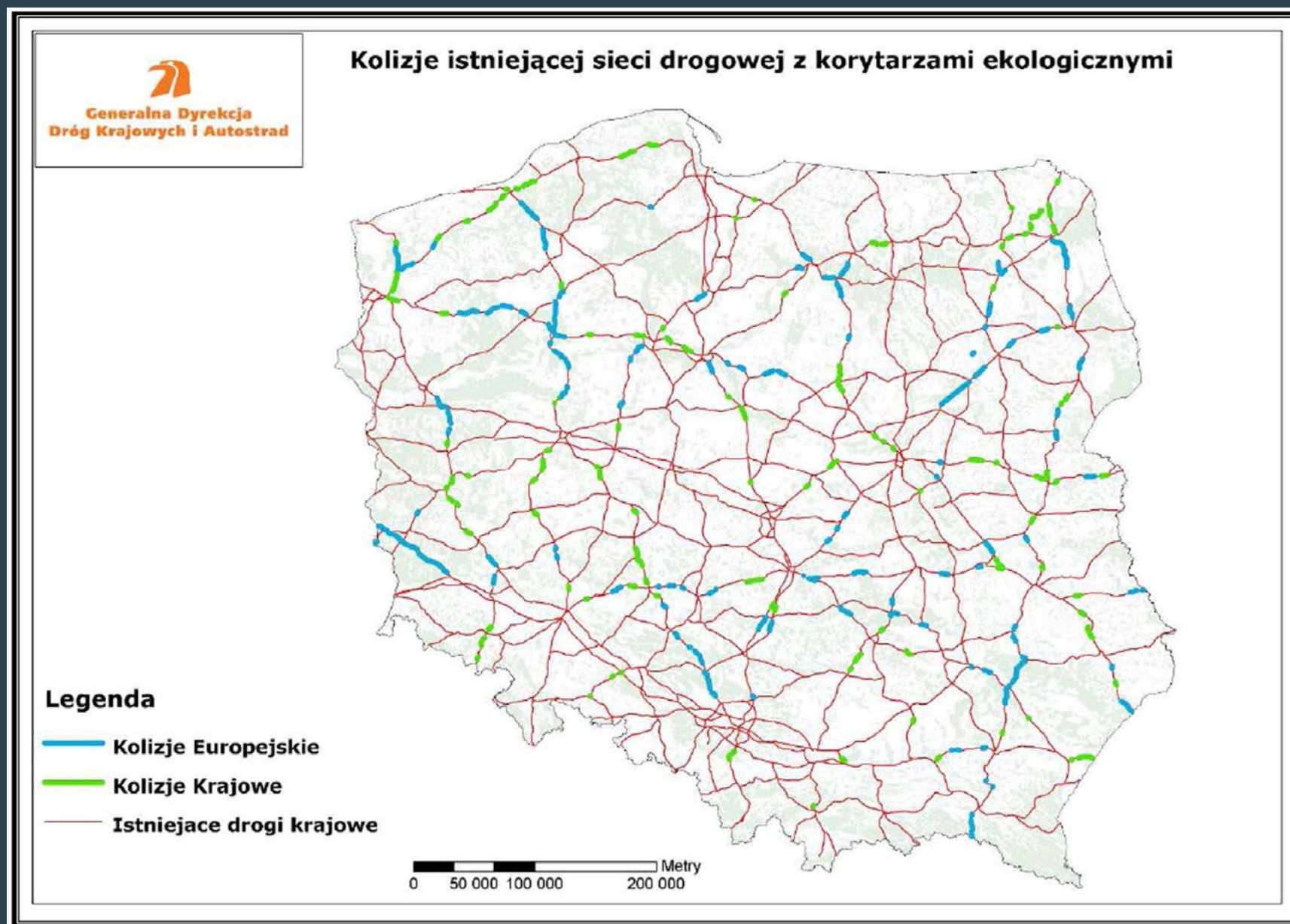
- » zakłócenie przemieszczania się gatunków w skali międzynarodowej – migracje oraz dyspersja osobników, utrzymanie funkcjonujących metapopulacji (gatunek kluczowy – wilk);
- » fragmentację transgranicznych obszarów siedliskowych (kompleksy leśne, doliny rzeczne);
- » zakłócenie spójności sieci Natura 2000 w skali międzynarodowej oraz przerwanie sieci PEEN.

Oddziaływania pewne – stwierdzone w przypadku:

- » przecięcia przez danych odcinek drogi głównych osi przemieszczania się dużych ssaków w skali europejskiej,
- » przecięcia wszystkich korytarzy ekologicznych o znaczeniu międzynarodowym w strefach przygranicznych ≤ 50 km od granicy,
- » przecięcia ważnych obszarów siedliskowych dużych drapieżników położonych na terytorium Polski i sąsiedniego państwa.

Efekt barierowy kreowany przez istniejący układ drogowy (prognoza ruchu 2020 r.).

- » Liczba kolizyjnych odcinków dróg – **73**
- » Długość kolizji (km) – **1280**
- » **92% odcinków** dróg krajowych do 2020 r. będzie powodować znaczące oddziaływanie barierowe
- » **68% odcinków** – spadnie poziom barierowego oddziaływania w wyniku realizacji nowych inwestycji



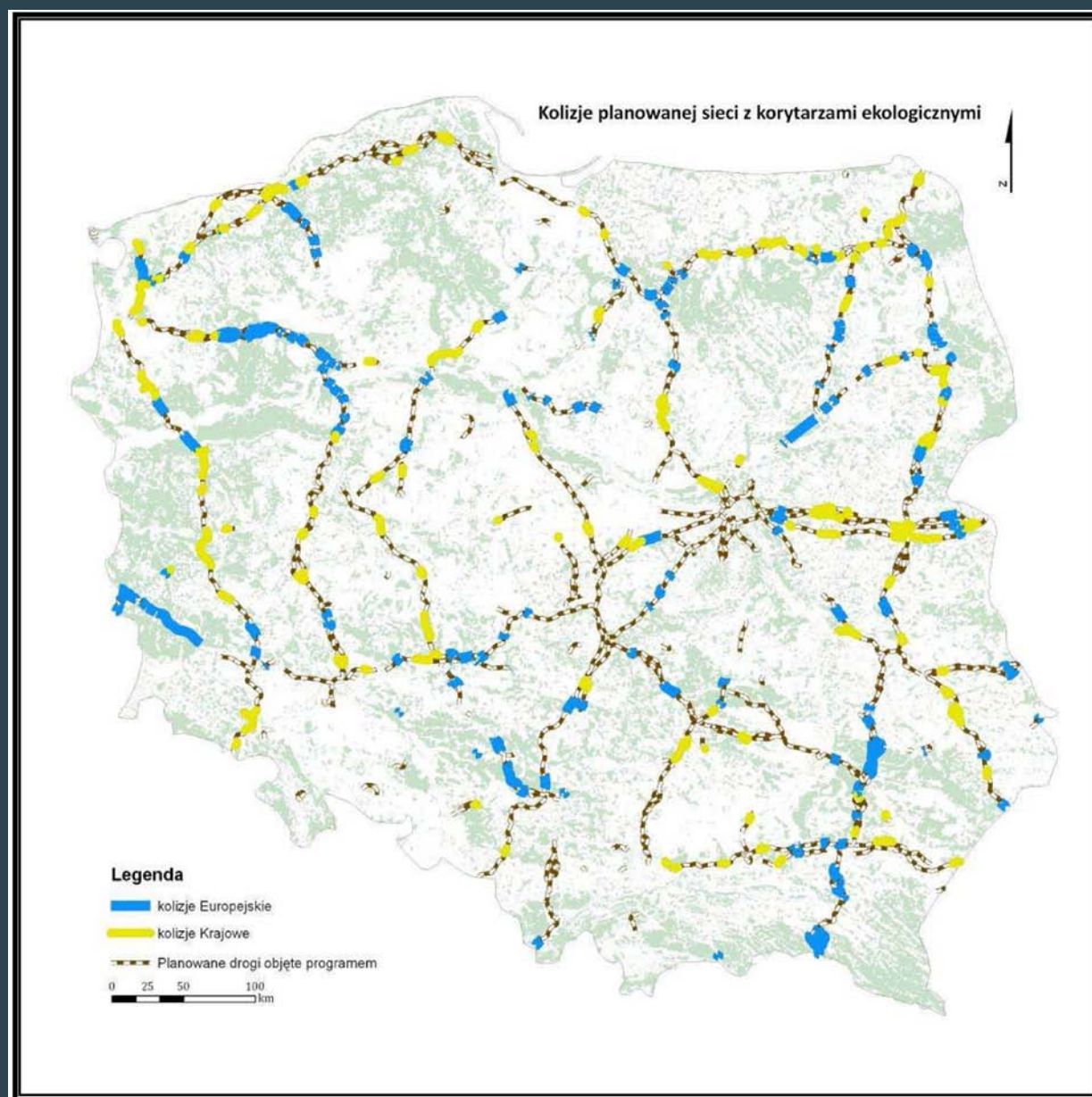
Korytarz	Liczba kolizyjnych odcinków dróg
Północny (KPn)	52
Północno-Centralny (KPnC)	24
Południowo-Centralny (KPdC)	41
Południowy (KPd)	13
Zachodni (KZ)	7
Wschodni (KW)	3
Karpacki (KK)	2
Łącznie:	142

Charakterystyka kolizji – podział ze względu na znaczenie korytarza i rodzaj oddziaływania (wariant najmniej kolizyjny)

Długość kolizji z korytarzami (km)		Charakterystyka potencjalnego oddziaływania – wg długości odcinków dróg (km)		
Międzynarodowe	Krajowe	Znaczące	Skumulowane	Transgraniczne
963,7	566,4	1419,9	1386,5	618,6

Znaczenie kolizji dla spójności sieci
Natura 2000 – bardzo duże – 89 odcinków

Lokalizacja kolizji z korytarzami ekologicznymi



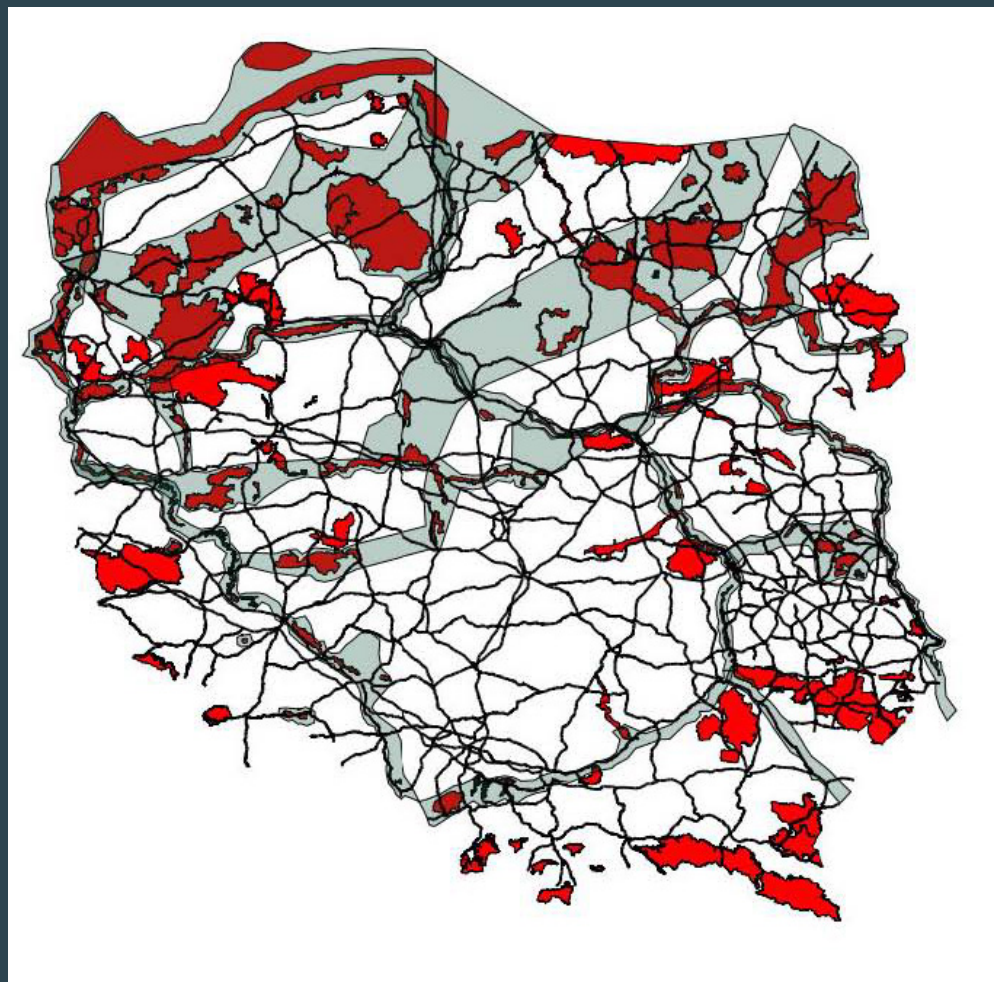
W jaki sposób realizować Program?

W wyniku zastosowania odpowiednich działań minimalizujących nie przewiduje się wystąpienia znaczącego negatywnego oddziaływania o charakterze barierowym.

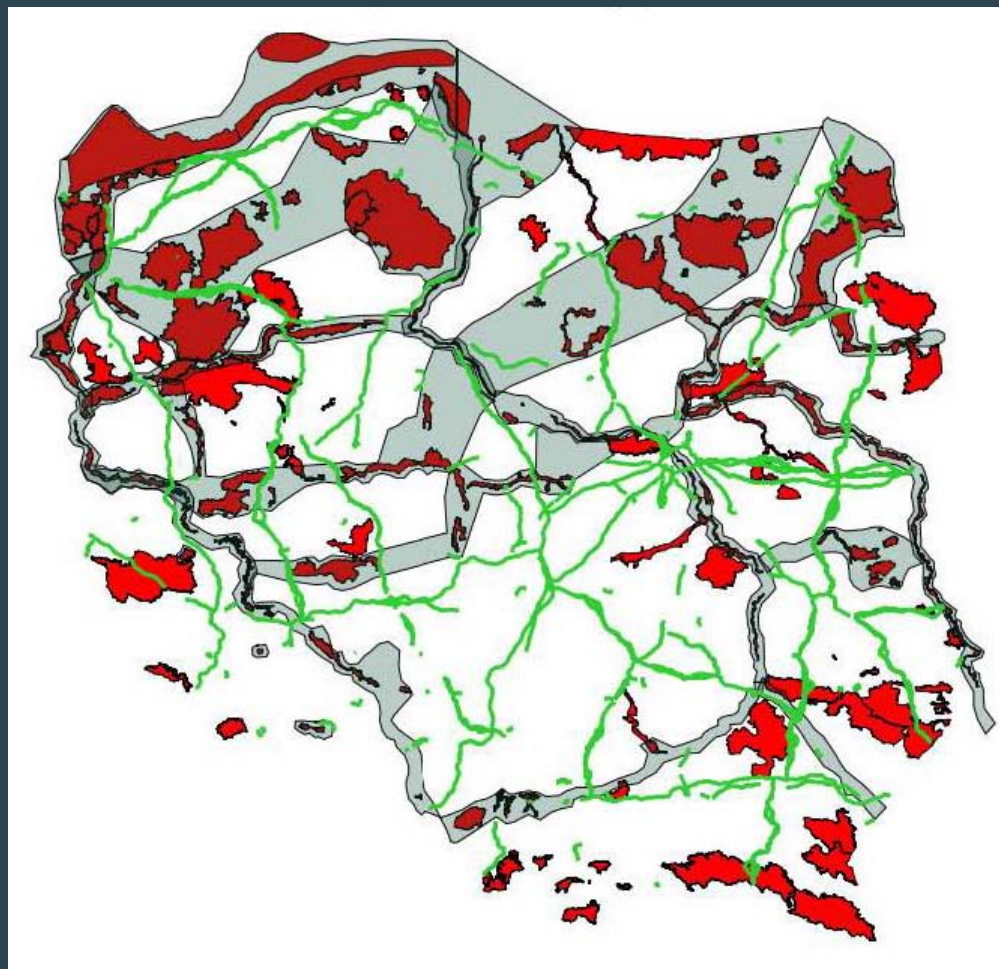
W przypadku 24 odcinków należy zwiększyć liczbę przejść dla zwierząt oraz usunąć istotne błędy projektowe.

W przypadku dalszych 71 odcinków mogą wystąpić znaczące trudności w doborze optymalnych rozwiązań służących ochronie fauny i zachowaniu ciągłości korytarzy.

Wariant „o” (68 kolizji)



wariant inwestycyjny (57 kolizji)



Porównanie liczby kolizji obszarów ważnych dla ptaków (OSO, IBA, korytarze migracji) z istniejącą siecią dróg krajowych oraz z inwestycjami ujętymi w Programie Budowy Dróg Krajowych i Autostrad

Wariant	Liczba kolizji
Wariant 0	68
Wariant inwestycyjny	57

Istnieje ryzyko oddziaływania skumulowanego

- » Część inwestycji przebiegnie „po starym śladzie” dla uniknięcia większych kolizji z obszarami chronionymi (OSO, IBA...)
- » Nowe inwestycje częściowo „odciążą” obecna drogi krajowe ale „zagęszczą” ruch w pobliżu aglomeracji, węzłów komunikacyjnych, ośrodków przemysłowych...
- » Wystąpią nowe zagrożenia których oddziaływanie trzeba będzie minimalizować
- » Powstaną nowe mosty na rzekach o szerokich dolinach będących korytarzami migracji ptaków

Aby zmniejszyć zagrożenia dla korytarzy migracji ptaków oraz miejsc ich rozrodu lub okresowego przebywania należy:

- » Odpowiednio wybrać wariant inwestycji
- » Stosować środki minimalizujące
- » Stosować kompensacje przyrodnicze

Minimalizacja oddziaływania na awifaunę

Środki minimalizujące:
wybór odpowiedniego
variantu (S-19)



Przezroczyste ekrany
nie chronią przed
kolizjami – ptaki ich
nie widzą
(S-12, węzeł Piaski)



Lepsze są ekrany
nieprzezroczyste
(również S-12,
węzeł Piaski)



Mosty płaskie, mniej kolizyjne z ptakami, niekoniecznie „ładne architektonicznie” jak Most Świętokrzyski w Warszawie z wysokimi pylonami i wiele innych planowanych mostów...



Most na Bugu pod
Wyszkowem, S-8



Z innej perspektywy



Nieco bardziej
kolizyjna konstrukcja
na Wiśle w Puławach
(S-12)



Z innej perspektywy



Unikanie tworzenia pułapek ekologicznych:

- » Odpowiednie nasadzenia wzdłuż dróg (bez atrakcyjnych dla ptaków owoców lub nasion)
- » Unikanie sadzenia zieleni (drzew i krzewów) pomiędzy pasami jezdni
- » Odpowiednie oświetlenie dróg i węzłów, które nie wabi owadów oraz chwytających ich ptaków i nietoperzy

Pamiętajmy
także o farmach
„wiatrowych”
szczególnie tych
w „korytarzach
migracji”



Dziękujemy



Dofinansowano ze środków
Narodowego Funduszu
Ochrony Środowiska
i Gospodarki Wodnej

EURONATUR

Projekt dofinansowany
ze środków European
Nature Heritage Fund
Euronatur



INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Konferencja współfinansowana przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko