

Analiza rozwiązań projektowych narzuconych przez decyzje o oddziaływaniu na środowisko wydanych na potrzeby budowy drogi ekspresowej S5 oraz modernizacji linii kolejowej E59 pod kątem ich funkcjonalności dla fauny

Martyna Kozyra

Omówiono zagadnienie oceny oddziaływania na środowisko oraz szczegółowo projektowane rozwiązania dla budowy drogi ekspresowej S5 oraz modernizacji linii kolejowej E59. Podano ocenie projektowane rozwiązania pod kątem skuteczności ochrony fauny i wpływu na termin realizacji inwestycji.



mgr inż. Martyna Kozyra
SYSTRA SA
mkozyra@systra.com

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest obowiązkowe dla wszystkich planowanych przedsięwzięć mogących oddziaływać w sposób znaczący na środowisko. Podstawą prawną do wydania takiej decyzji jest ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). Zgodnie z wyżej przytoczoną ustawą przedsięwzięciami mogącymi oddziaływać w sposób znaczący na środowisko są między innymi budowa bądź rozbudowa dróg oraz linii kolejowych.

Podstawą do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest raport środo-

wiskowy, który w szczegółowy sposób określa między innymi rodzaj inwestycji, obszar jaki planowana inwestycja zajmie, rodzaje i liczbę siedlisk zwierząt, szatę roślinną, a przede wszystkim sposób w jaki inwestycja będzie oddziaływać na florę oraz faunę a także zakres rozwiązań chroniących środowisko.

W związku z przyznaniem dla Polski znacznych funduszy ze środków Unii Europejskiej w ramach między innymi Programu Infrastruktura i Środowisko można zaobserwować wzmożony rozwój sieci dróg ekspresowych oraz liczne przebudowy dróg kolejowych z dostosowaniem do wyższych prędkości. Takiej modernizacji podlega między innymi linia kolejowa E59 na odcinku Wrocław – Poznań. Jako przedsięwzięcie znacząco oddziałujące na środowisko podlegało ocenie zgodnie z wyżej wymienioną ustawą i w roku 2009 po wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. otrzymało Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu. Modernizacja linii kolejowej E59 zbiegła się w czasie z planami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu dotyczącymi budowy nowej drogi ekspresowej S5 mającej połączyć

Wrocław z Poznaniem. Również jako przedsięwzięcie znacząco oddziałujące na środowisko podlegało podobnej ocenie jak modernizacja linii kolejowej. W związku z tym, że obie inwestycje łączą te same miasta wojewódzkie nie można było uniknąć zbliżeń obu przedsięwzięć. Mapa poniżej przedstawia przebieg istniejącej linii kolejowej E59 oraz projektowanej drogi ekspresowej S5.

Mapę poglądową przedstawiono dla odcinka od Kaczkowa do Leszna. Oczywiście jest to tylko fragment planowanych przedsięwzięć, ale za to szczególny ze względu na:

- Obie inwestycje znajdują się bezpośrednim sąsiedztwie. Droga ekspresowa S5 została zaprojektowana w taki sposób, aby utworzyć z istniejącą linią kolejową E59 wspólny korytarz transportowy.
- Obie inwestycje na znacznej długości przebiegają przez tereny leśne.

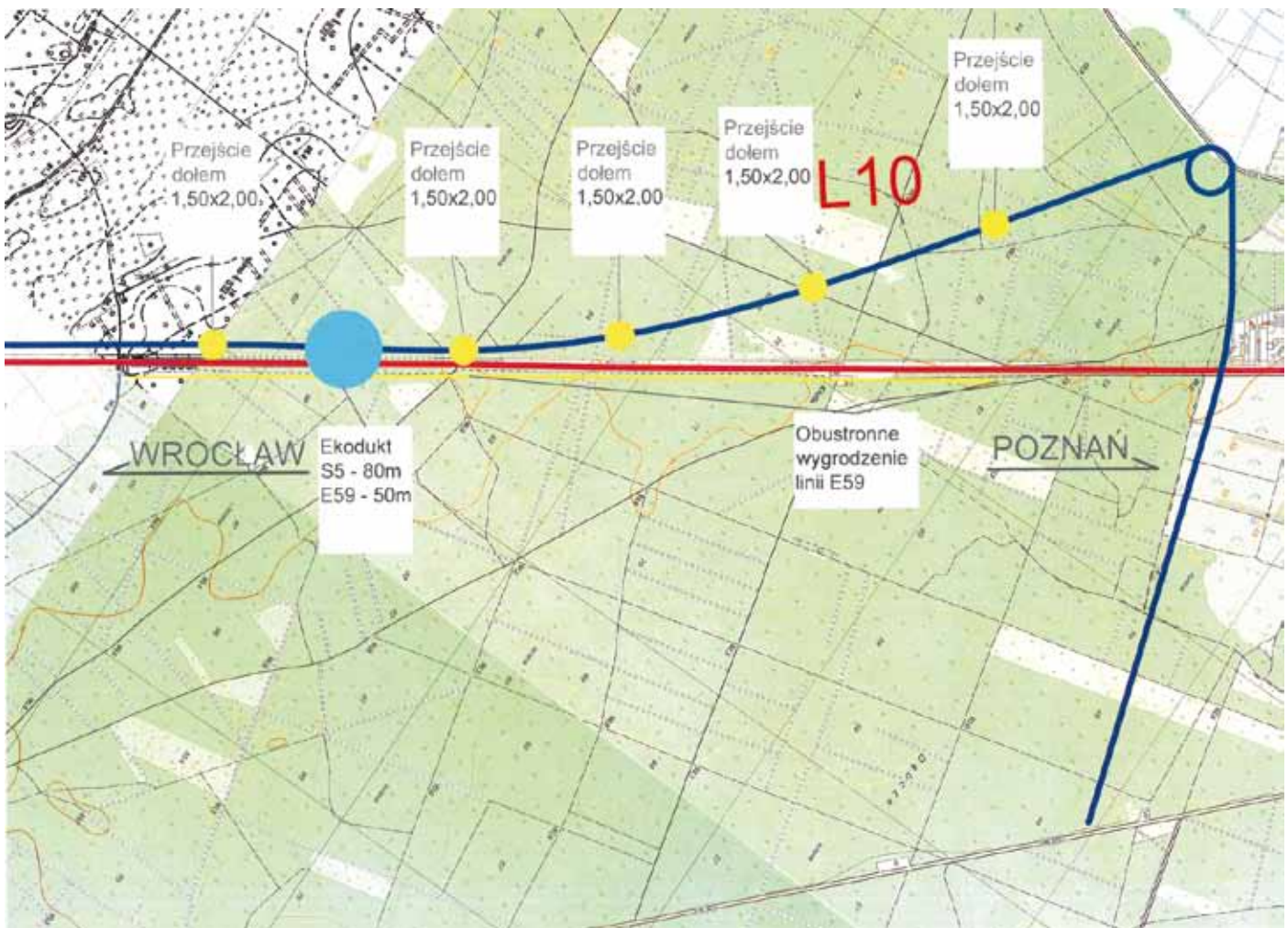
Szczegóły projektowanych rozwiązań chroniących faunę dla obu inwestycji.

Najczęstszymi rozwiązaniami projektowymi chroniącymi faunę są:

- Suche przepusty dla małych i średnich zwierząt



1. Mapa poglądowa



2. Rozmieszczenie obiektów inżynierskich z funkcją przejścia dla zwierząt

- Przepusty zespolone z ciekami wodnymi
 - dla płazów i małych zwierząt wyposażone w specjalne półki
 - dla średnich zwierząt ukształtowane w taki sposób aby koryto ciekui znajdowało się w centralnej części przepustu, a po obu jego stronach znajdowały się pasy suchego terenu
- Ekodukty – duże przejścia nad przeszkodą o szerokości około 50 m
- Wygradzenia przeszkody (drogi, kolei) z siatki o zmniejszającej się średnicy oczek ku dołowi.

Rozwiązania te mają zapewnić zwierzętom swobodną migrację na przykład pomiędzy terenami lęgowymi a miejscem bytowania lub pomiędzy terenami żerowania.

Obiekty inżynierskie z funkcją przejścia dla zwierząt można podzielić również, że względu na gabaryty:

- dla płazów – szerokość około $B=1$ m, wysokość $H \geq 0,6$ m
- dla małych zwierząt – $B \geq 2,0$ m, $H \geq 0,8$ m
- dla średnich zwierząt – $B \geq 4,0$ m, $H \geq 0,8$ m
- dla dużych zwierząt – $B > 50$ m,

Przy czym do małych zwierząt zalicza się na przykład zając, łasica, kuna leśna.

Średnie zwierzęta to lis, borsuk, wydra, bóbr a duże to przede wszystkim przedstawiciele rzędu parzystokopytnych sarna, jeleń, dzik, jak i rzędu drapieżne wilk, niedźwiedź.

Poniżej na rysunku schematycznie przedstawiono projektowane obiekty inżynierskie z funkcją przejścia oraz wygradzeń dla zwierząt na terenie Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Nadleśnictwa Karczma Borowa, dla zbliżenia drogi ekspresowej S5 do linii kolejowej E59. Lokalizacja oraz gabaryty obiektów inżynierskich zostały narzucone przez:

- Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nr RDOŚ-30-00.II-66191-57/09/ek z dnia 10.11.2009 r. dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E-59 Wrocław – Poznań na odcinku: granica województwa dolnośląskiego – Poznań
 - Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nowy nr WOO-II.4200.4.2011.EK, stary nr RDOŚ-30-00.II-66191-30/ek z dnia 19.08.2011 r. dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S5 Poznań – Wrocław, na odcinku węzeł Głuchowo (A2 – bez węzła) węzeł Kaczkowo (bez węzła)
- Na mapie żółtymi kółkami zaznaczono lokalizację pięciu przejść dla płazów i małych zwierząt o wymiarach 2,0 mx1,5 m zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy drogi ekspresowej S5

Błękitnym kołem zaznaczono ekodukt nad drogą ekspresową S5 i linią kolejową zgodnie z obiema wyżej wymienionymi decyzjami. Przy czym dla budowy drogi ekspresowej przewidziano ekodukt o szerokości 80 m nad drogą

i linią kolejową a dla modernizacji linii kolejowej E59 o szerokości 50 m tylko nad linią kolejową.

Żółtą linią zaznaczono zakres projektowanego obustronnego wygradzenia linii kolejowej zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach dla modernizacji linii kolejowej E59. Ponadto cała projektowana droga ekspresowa S5 poza terenami zabudowanymi zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zostanie wygradzona obustronnie siatką.

Ocena rozwiązań projektowych pod kątem skuteczności ochrony fauny

Jak widać na mapie dwa pierwsze obiekty inżynierskie dla płazów i małych zwierząt prowadzą wprost na siatkę wygradzającą linią kolejową. W obszarze tych dwóch obiektów obie inwestycje przebiegają w bezpośrednim sąsiedztwie. Odległość pomiędzy nimi została ograniczona do niezbędnego minimum tak aby ulokować niezbędną infrastrukturę dla prowadzenia ruchu samochodowego i kolejowego. Zwierzęta nie mogą skutecznie korzystać z tych przejść, ponieważ brakuje kontynuacji ciągów migracyjnych pod linią kolejową. Nie zapominajmy, że lokalizację przejść dla zwierząt narzucała w tym przypadku jedna instytucja Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska.

Trzeci, czwarty i piąty obiekt inżynierski dla płazów i małych zwierząt został ulokowany w miejscach, gdzie projektowana droga ekspresowa oddala się od istniejących torów. Odseparowanie małych zwierząt od części lasu o powierzchni około 90 ha, który znalazł się pomiędzy linią kolejową a drogą ekspresową spowodowałoby ograniczenie terytorium żerowania i bytowania tych zwierząt.

Terytoria, z których korzystają małe zwierzęta w ciągu całego życia kształtują się następująco:

- kuna leśna – obszar 1,5 – 6,5 km² dla samic i do 20 km² dla samców
- zając zajmuje obszar około 2-3 ha
- lasica 5-7 ha

Zasięg bytowania zwierząt średnich i dużych jest znacznie większy od terytoriów małych zwierząt. Na omawianym odcinku około 6 kilometrów, gdzie obie inwestycje przechodzą przez las przewidziano jedno przejście – ekodukt dla dużych oraz średnich zwierząt. W połączeniu z obustronnym wygrodeniem linii kolejowej oraz drogi ekspresowej, został wydzielony teren, do którego zwierzęta będą miały ograniczony i utrudniony dostęp.

Podsumowując projektowane rozwiązania pod kątem skuteczności dla fauny można założyć że:

- pierwszy i drugi obiekt dla płazów i małych zwierząt nie spełnia swojej funkcji i nie ułatwia migracji zwierzętom wyprowadzając je bezpośrednio na siatkę wygradzającą
- wygrodenie obustronne linii kolejowej i nowa przeszkoda w postaci drogi ekspresowej powoduje wydzielenie części lasu i utrudnia dostęp średnim i dużym zwierzętom oraz zawęża możliwości swobodnej dotąd migracji na całej szerokości korytarza transportowego około 6 km do jednego przejścia – ekoduktu o szerokości 50 m lub 80 m w zależności, z której decyzji skorzysta się.

Korzystnymi rozwiązaniami wydają się być jedynie trzecie, czwarte i piąte przejście dla płazów i małych zwierząt, które umożliwiają dostęp do 90 hektarów lasu wydzielonego oboma inwestycjami.

Ocena wpływu narzuconych rozwiązań projektowych przez decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach na terminy realizacji inwestycji

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest jednym z elementów wyjściowych i podstawowych do sporządzenia projektów budowlanych. Bez spełnienia jej wymogów nie jest możliwe pozyskanie pozwolenia na budowę.

W pierwszej kolejności należy skupić się na tym, że obiekty projektowane dla zwierząt są najczęściej obiektami dodatkowymi. Zazwyczaj nie pełnią one funkcji hydrologicznej i nigdy nie są skrzyżowaniami dwupoziomowy-

mi lub przejściami podziemnymi bądź kładkami dla pieszych, które są niezbędne do prawidłowego funkcjonowania wyżej wymienionych inwestycjach. Liczba obiektów z funkcją przejścia dla zwierząt w zależności od terenu, przez który przebiega planowana inwestycja potrafi dorównać lub przewyższyć liczbę obiektów inżynierskich wymaganych innymi przepisami. W oczywisty sposób wydłuża to i komplikuje proces sporządzania projektów budowlanych.

Niejednoznaczne określenie parametrów obiektów, tak jak w przypadku ekoduktu na omawianym odcinku powoduje niemożność sporządzenia właściwych projektów budowlanych dla dwóch odrębnych inwestorów i biur projektowych. Problemy, które generuje ten obiekt to między innymi brak terenu pod inwestycję, a co za tym idzie brak prawa do dysponowania gruntem na cele budowlane wymagane zgodnie z przepisami prawa budowlanego. Lub w przypadku zastosowania, rozwiązania zgodnego z jedną decyzją środowiskową brak spełnienia wymogów drugiej decyzji. Czyli niezastosowanie się do wszystkich jej wymogów, co jest jednym z warunków wydania pozwolenia na budowę.

W przypadku obiektów z funkcją przejścia dla zwierząt, które nie spełniają swej roli niezastosowanie się do wymogów decyzji również może skutkować nie otrzymaniem pozwolenia na budowę.

W obu tych przypadkach możliwa jest zmiana decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Podjęcie takiego kroku skutkuje ponowną weryfikacją decyzji, możliwością zmiany ale wprowadzenie zmian nie jest obligatoryjne dla Regionalnej bądź Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz w rezultacie wydłuża czas przygotowania projektu. W przypadku modernizacji linii kolejowej E59, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęło się próby zmiany zapisów decyzji, w szczególności jeżeli chodzi o wyżej wspomniany ekodukt. Skutkiem wniosku o zmianę zapisów było 14-miesięczne oczekiwanie na prawomocną decyzję zmieniającą oraz brak zmiany zapisu o ekodukcie.

Pod wątpliwość można poddać skuteczność wniosków o zmianę zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Najciekawszym pozostaje zagadnienie ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko przy składaniu wniosku o pozwolenie na budowę, która ma za zadanie zweryfikować czy zakres rozwiązań dla środowiska jest skuteczny, dobrze zaprojektowany, czy spełnia swoją funkcję a w rezultacie czy sprzyja ochronie środowiska czy tylko jej szkodzi. W przypadku, kiedy niektóre z rozwiązań projektowych są nieskuteczne pozostaje jedynie wyłączyć je z zakresu wniosku o pozwolenie na budowę, a więc praca wykonana przez projektanta pozostaje jedynie zmarnotrawionym czasem.

Wnioski oraz propozycje zmian

Przedstawione przykłady rozwiązań projektowych dla środowiska w przewadze pokazują ich niespójność, nieskuteczność i nadmiar. Wprowadzenie do aktów prawnych zagadnienia inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko skutkuje znacznym wydłużeniem procesu inwestycyjnego i projektowego. Na przykładzie tych dwóch inwestycji, modernizacji linii kolejowej E59 oraz budowy drogi ekspresowej S5 jasno wynika, że brakuje nadrzędnej koordynacji w organie mającym stać na straży środowiska. Ponadto czas oczekiwania na wydanie omawianych decyzji o oddziaływaniu na środowisko jest za długi. Mimo, że decyzję wydaje się zgodnie z terminami wskazanymi w Kodeksie Postępowania Administracyjnego czyli 2 miesiące po uzyskaniu opinii to rzeczywisty czas oczekiwania wynosi około 2 lat. Proces poprzedzający wydanie decyzji czyli raport oceniający oddziaływanie na środowisko powinien być również poparty konkretnymi przepisami prawa a nie tak jak na chwilę obecną uznaniowo. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.)
- [2] Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nowy nr WOO-II.4200.4.2011.EK, stary nr RDOŚ-30-OO.II-66191-30/ek z dnia 19.08.2011 r. dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S5 Poznań – Wrocław, na odcinku węzeł Głuchowo (A2 – bez węzła) węzeł Kaczkowo (bez węzła)
- [3] Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nr RDOŚ-30-OO.II-66191-57/09/ek z dnia 10.11.2009 r. dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E-59 Wrocław – Poznań na odcinku: granica województwa dolnośląskiego – Poznań
- [4] Decyzja nr WOO-II.4201.10.2011.JC z dnia 27.12.2011 o zmianie decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 10.11.2009 r. znak RDOŚ-30-OO.II-66191-57/09/ek o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E-59 Wrocław – Poznań na odcinku granica województwa dolnośląskiego – Poznań
- [5] Decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nr DOOŚ-OAI.4201.4.2012. AŁ.17 z dnia 04.10.2012 r. po rozpatrzeniu odwołania od decyzji WOO-II.4201.10.2011. JC zmieniającej decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 10.11.2009 znak RDOŚ-30-OO.II-66191-57/09/ek