



# Monitoring przyrodniczy realizacji inwestycji drogowych

jako kluczowego zagrożenia dla ochrony  
różnorodności biologicznej w Polsce

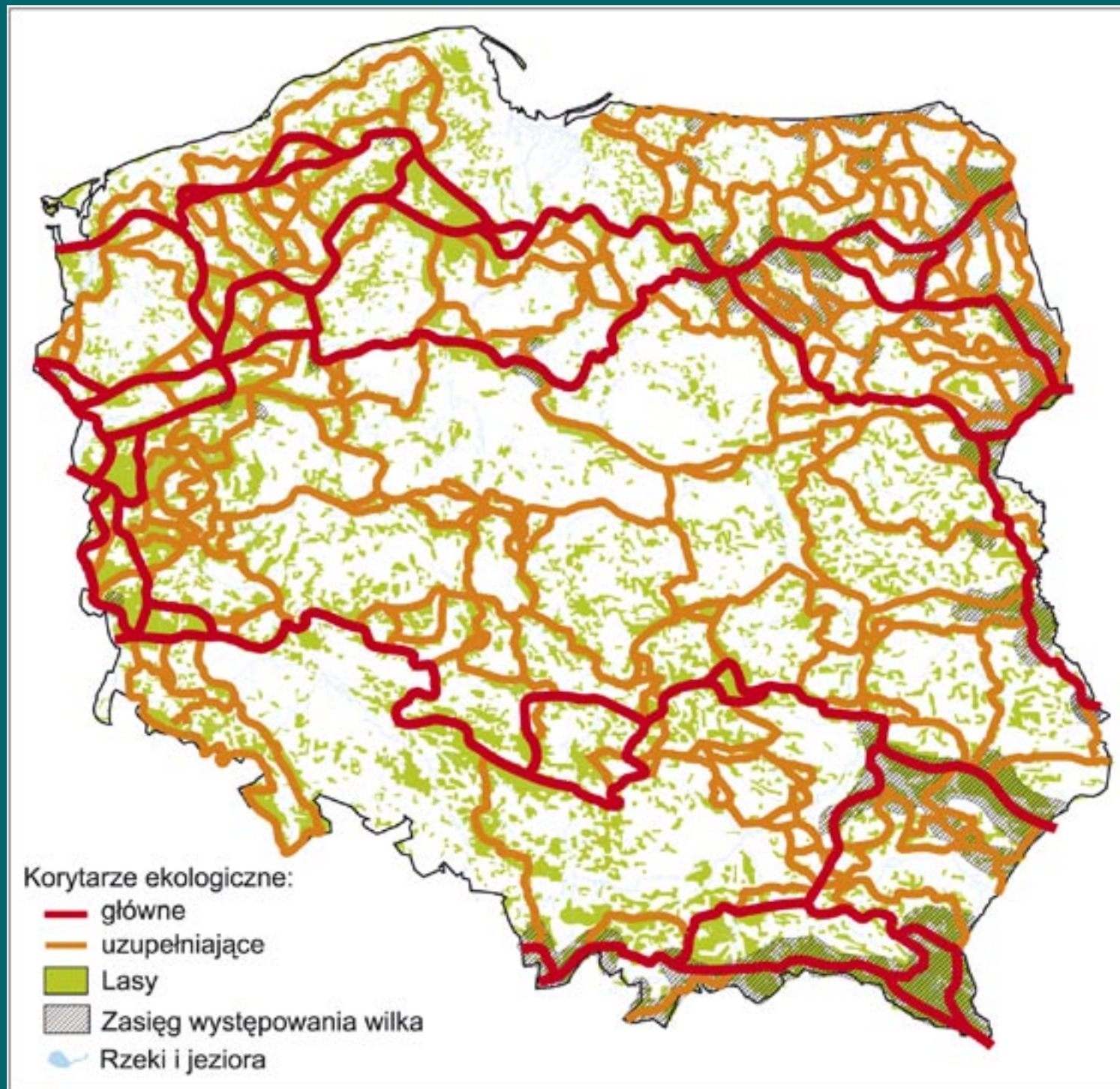
Nowo powstające inwestycje liniowe, przerywające ciągłość korytarzy ekologicznych, są obecnie głównym zagrożeniem dla unikalnych wartości przyrodniczych Polski.

Rozwiązanie tego problemu jest kluczowe dla zachowania i podnoszenia poziomu bioróżnorodności w skali całej Europy.

# 7 głównych korytarzy,

zapewniających krajową i międzynarodową łączność ekologiczną:

1. Północny
2. Północno-centralny
3. Południowo-centralny
4. Zachodni
5. Wschodni
6. Południowy
7. Karpacki



# Przyczyny podjęcia realizacji prezentowanego projektu:

- Brak koncepcji ochrony korytarzy ekologicznych.
- Brak narzędzi prawnych sankcjonujących status ochronny oraz potrzebę zachowania ciągłości korytarzy.
- Brak zrozumienia wagi problemu ze strony decydentów i planistów.
- Brak implementacji doświadczeń państw zachodnich.

# Założenia projektu:

- Kompleksowe i modelowe podejście do rozwiązywania konfliktów na linii drogi-przyroda.
- Zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych.
- Ochrona transgranicznych populacji dużych drapieżników – wilka, rysia i niedźwiedzia.
- Stworzenie platformy współpracy pomiędzy administracją państwową, planistami i naukowcami.
- Kampania edukacyjno-promocyjna.

# Planowane efekty:

- Powstanie strategii ochrony korytarzy w Karpatach.
- Stworzenie mapy obszarów konfliktowych pomiędzy przebiegiem korytarzy ekologicznych, a planowaną siecią głównych dróg.
- Wdrożenie doświadczeń państw UE dotyczących rozwiązywania konfliktów na linii drogi-przyroda.
- Partnerska współpraca z administracją publiczną i drogową.



- Przyjęcie do realizacji inwestycji służących ochronie ciągłości korytarzy ekologicznych np. „zielonych mostów”.
- Edukacja w zakresie znaczenia ochrony korytarzy ekologicznych realizowana poprzez:
  - broszurę informacyjną „Zwierzęta i drogi”,
  - poradnik „Ochrona dziko żyjących zwierząt przy inwestycjach drogowych w Polsce”,
  - serwis internetowy [www.pracownia.org.pl](http://www.pracownia.org.pl),
  - warsztaty, obozy dla studentów.



# Monitoring

Monitoring objął niemalże wszystkie istotne planowane do realizacji odcinki dróg krajowych i autostrady.

Autostrady A1, A2, A4, A18

Drogi ekspresowe S1, S3, S7, S19, S69

# Prace obejmowały:

- **Wizje terenowe** – monitoring obszarów kolizyjnych.
- **Opracowanie mapy** obszarów konfliktowych i optymalnej lokalizacji przejść dla zwierząt.
- **Czynne uczestnictwo w procesach decyzyjnych** i postępowaniach administracyjnych (w ponad 20):
  - Udział w spotkaniach z administracją drogową i biurami projektowymi.
  - Konsultacje społeczne w Urzędach Wojewódzkich.
  - Opracowanie i wnoszenie uwag i wniosków dotyczących wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.
  - Stała współpraca z biurami projektowymi.

## Wnioski:

Konflikty pomiędzy przebiegiem korytarzy ekologicznych i przebiegiem dróg dotyczą zarówno istniejącej sieci drogowej, jak i dróg planowanych do budowy.

Zidentyfikowano ok. **120 miejsc konfliktów** między przebiegiem korytarzy ekologicznych a planowanymi drogami. Konflikty te występują głównie w **północnej części kraju** oraz w **Karpatach**.

# Wnioski:

## Najbardziej konfliktowe drogi:

- Autostrady A1, A2, A4, A18
- Drogi ekspresowe S-3, S-7, S-8, S-10, S-19, S-69

## Najbardziej konfliktowe odcinki dróg:

- A2: Nowy Tomyśl – Świecko
- A18: Krzyżowa – Olszyna
- S-3: Pyrzyce – Sulechów
- S-8: Białystok – Augustów
- S-19: Krosno – Barwinek

# Przykład konstruktywnej współpracy – projektowanie drogi krajowej S3

Projektowana w ciągu międzynarodowego szlaku E65. Przebiega południkowo.

Świnoujście – Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zielona Góra – Legnica – Lubawka

---

Zapewni najkrótsze bezpośrednie połączenie Skandynawii (E65) z północnymi Czechami.

(rejon Hradca Kralove i Pardubic oraz dalej w kierunku Pragi R11/D11)

---

Długość ok. 470 km

S-3 jest bardzo konfliktowa z przyrodniczego punktu widzenia poprzez ingerencję w dużą liczbę obszarów cennych przyrodniczo m.in. Natura 2000 i korytarze migracyjne.

## Najważniejsze obszary kolizyjne:

- Kolizja z korytarzem ekologicznym o znaczeniu kontynentalnym (paneuropejskim) na obszarze Puszczy Gorzowskiej.
- Kolizja z korytarzem ekologicznym o znaczeniu krajowym na odcinkach: Deszczno–Skwierzyna oraz Skwierzyna–Międzyrzecz.



# Zagrożenia przyrodnicze S-3

Współpraca na przykładzie S3



# Odcinek: Klucz – Gorzów Północ

Zaproponowane przez Pracownię na rzecz Wszystkich Istot rozwiązania chroniące ciągłość korytarzy ekologicznych na obszarze kompleksu leśnego Puszczy Gorzowskiej:

Budowa 5 przejść dla dużych zwierząt i 2 przejść dla zwierząt średnich o wymiarach i lokalizacji podanych w tabeli.



	Lokalizacja (km)	Typ przejścia	Wymiary
1	66+405	przejście dolne zespolone, wiadukt jednoprzęsłowy	a > 18,00 m h > 4,50 m
2	67+250	przejście dolne, wiadukt jednoprzęsłowy	a > 18,50 m h > 5,50 m
3	69+574	przejście dolne, wiadukt jednoprzęsłowy	a > 18,00 m h > 4,00 m
4	70+870	przejście dolne, wiadukt jednoprzęsłowy	a > 18,50 m h > 5,50 m
5	73+274	przejście dolne zespolone, estakada dwuprzęsłowa	a > 35,00 m h > 4,50 m
6	74+810	przejście dolne, wiadukt jednoprzęsłowy	a > 18,00 m h > 3,50 m
7	75+230	przejście dolne, wiadukt jednoprzęsłowy	a > 18,00 m h > 3,50 m

Lokalizacja i parametry przejść dla zwierząt przy drodze ekspresowej S-3, odcinek: km 66+100 – 76+700.

a – szerokość

h – wysokość

# Odcinek: Klucz – Gorzów Północ

## **Efekt:**

Na 10,5 km drogi zaplanowano do realizacji 9 przejść dla zwierząt:

- przejścia zespolone – 3 obiekty
- przepusty dla małych zwierząt – 4 obiekty
- duże przejście dolne (18 i 36 m) – 2 obiekty

**Zostanie zachowana swobodna możliwość przemieszczania się zwierząt.**

## Odcinek: Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz

Ochrona najważniejszych korytarzy migracyjnych istotnych dla zachowania spójności sieci Natura 2000 **wymaga budowy 15 obiektów przejść** dla dziko żyjących zwierząt o parametrach i lokalizacji przedstawionych w poniższej tabeli.



	Lokalizacja	Parametry
1.	Km 8+750	Przejście duże (dolne lub górne) uwzgl. wszystkie gatunki leśnych ssaków. Gatunki kluczowe: łoś, jeleń.
2.	Km 10+150	Przejście duże (dolne lub górne) uwzgl. wszystkie gatunki leśnych ssaków. Gatunki kluczowe: łoś, jeleń.
3.	Km 11+000	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
4.	Km 12+350	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
5.	Km 13+650	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
6.	Km 15+550	Przejście duże (dolne lub górne) uwzgl. wszystkie gatunki leśnych ssaków. Gatunki kluczowe: łoś, jeleń.
7.	Km 17+350	Przejście duże (dolne lub górne) uwzgl. wszystkie gatunki leśnych ssaków. Gatunki kluczowe: łoś, jeleń.
8.	Km 18+800	Przejście duże zespolone – most na rz. Obra. Uwzgl. wymagań ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
9.	Km 23+750	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
10.	Km 26+600	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
11.	Km 27+250	Przejście duże (dolne lub górne) uwzgl. wszystkie gatunki leśnych ssaków. Gatunki kluczowe: łoś, jeleń.
12.	Km 29+600	Przejście duże (dolne lub górne) uwzgl. wszystkie gatunki leśnych ssaków. Gatunki kluczowe: łoś, jeleń.
13.	Km 32+350	Przejście duże (dolne lub górne) uwzgl. wszystkie gatunki leśnych ssaków. Gatunki kluczowe: łoś, jeleń.
14.	Km 34+750	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
15.	Km 36+450	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.

# Odcinek: Gorzów Wlkp. – Międzyrzecz

## **Efekt:**

Na 37 km drogi zaplanowano do realizacji 15 obiektów:

- Przejścia zespolone – 2 obiekty
- Średnie przejścia dolne – 7 obiektów
- Duże przejścia dolne – 6 obiektów

**Zostanie zachowana swobodna możliwość przemieszczania się zwierząt.**

# Odcinek: Międzyrzecz – Sulechów

W celu ochrony najważniejszych korytarzy migracyjnych wymagana jest budowa **16 przejść** dla dziko żyjących zwierząt o parametrach i lokalizacji przedstawionych w poniższej tabeli.





	Lokalizacja	Parametry
1.	Km 1+750	Przejście duże (dolne lub górne) uwzględniające wymagania wszystkich gatunków leśnych ssaków. Gatunki kluczowe: łoś, jeleń.
2.	Km 2+250	Przejście duże (dolne lub górne) uwzględniające wymagania wszystkich gatunków leśnych ssaków. Gatunki kluczowe: łoś, jeleń.
3.	Km 4+050	Przejście średnie (dolne), zespolone z drogą gruntową. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
4.	Km 7+930	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
5.	Km 10+100	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
6.	Km 10+750	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
7.	Km 11+600	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
8.	Km 12+900	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
9.	Km 23+750	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
10.	Km 26+250	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
11.	Km 28+800	Przejście średnie (dolne) uwzgl. wymagania ssaków leśnych średniej wielkości. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
12.	Km 32+650	Przejście duże (dolne lub górne) uwzględniające wymagania wszystkich gatunków leśnych ssaków. Gatunki kluczowe: łoś, jeleń.
13.	Km 34+350	Przejście duże (dolne lub górne) uwzględniające wymagania wszystkich gatunków leśnych ssaków. Gatunki kluczowe: łoś, jeleń.
14.	Km 36+550	Przejście średnie (dolne), zespolone z drogą gruntową. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
15.	Km 38+080	Przejście średnie (dolne), zespolone z ciekim wodnym. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.
16.	Km 38+800	Przejście średnie (dolne), zespolone z ciekim wodnym. Gatunki kluczowe: dzik, sarna.

# Odcinek: Międzyrzecz – Sulechów

## **Efekt:**

Na 42 km drogi zaplanowano do realizacji 27 obiektów:

- Przejścia zespolone – 3 obiekty
- Małe przejścia dolne – 24 obiekty

**Pomimo zaprojektowania 27 obiektów, brak jest przejść dla średnich i dużych zwierząt takich jak: dzik, sarna, łoś, jeleń. Przemieszczanie się dziko żyjącej zwierzyny na tym odcinku jest ograniczone.**

# Odcinek: Sulechów – Nowa Sól

Przedstawiamy listę uwag i wniosków dotyczących lokalizacji i budowy przejść dla zwierząt.



Lokalizacja (km)	Typ obiektu	Uwagi i wnioski	Planowanie
274+050	PZD	1. Przesunięcie obiektu do km ok. 274+400. 2. Przesunięcie lokalizacji MOP I o ok. 300 m. w kierunku południowym	Obiekt planowany Nadleśnictwo Sulechów
277+800 –278+100	PZS	Przejście dla zwierząt średnich – optymalnie jako dolne o $h > 3,5$ m.	Obiekt nowy
280+315	PZM	Rzeka Zimny Potok 1. Płynne połączenie betonowych póltek dla zwierząt z suchą strefą brzegową potoku – przez usypanie póltek ziemnych do podstawy skarp oporowych.	Obiekt istniejący
281+950	PZS	Przejście dla zwierząt średnich – optymalnie jako dolne o $h > 3,5$ m.	Obiekt nowy
283+900	PZS	Przejście dla zwierząt średnich – optymalnie jako przejście o $h > 3,5$ m.	Obiekt nowy
285+100	PZD	Przejście dla zwierząt dużych – optymalnie jako górne o dł. $> 40$ m.	Obiekt nowy
293+030	PZD	Przejście dla zwierząt dużych – optymalnie jako górne o dł. $> 40$ m.	Obiekt nowy
295+163	PZD	Przejście dla zwierząt dużych – optymalnie jako górne o dł. $> 40$ m.	Obiekt planowany Nadleśnictwo Przytok
296+800	PZD	Przejście dla zwierząt dużych – optymalnie jako górne o dł. $> 40$ m.	Obiekt nowy
297+650	PZD	Przejście dla zwierząt dużych – optymalnie jako górne o dł. $> 40$ m.	Obiekt planowany Nadleśnictwo Przytok
301+300 302+030	PZD	1. Budowa jednego obiektu w km 301+030–301+113. 2. Przejście dla zwierząt dużych – optymalnie jako przejście górne o $d > 40$ m.	Obiekt planowany Nadleśnictwo Przytok
305+780	PZD	Przesunięcie obiektu do km ok. 305+850	Obiekt planowany, PZł „Tur”
313+440	PZD	Przejście dla zwierząt dużych – optymalnie jako przejście o dł. $> 40$ m.	Obiekt planowany Nadleśnictwo Nowa Sól
317+270	PZD	Przesunięcie obiektu do km ok. 315+430	Obiekt planowany Nadleśnictwo Nowa Sól
318+380	PZD	Przejście dla zwierząt dużych – optymalnie jako górne o dł. $> 40$ m	Obiekt nowy

# Odcinek: Sulechów – Nowa Sól

## **Efekt:**

W dokumentacji projektowej *Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe – etap II*, zostało zaprojektowane 18 obiektów:

- Małe przejście dolne – 1 obiekt
- Średnie przejście dolne – 5 obiektów
- Duże przejście dolne – 2 obiekty
- Duże przejście górne (40 m) – 10 obiektów

**Zostanie zachowana swobodna możliwość przemieszczania się zwierząt.**

# Karpaty

Strategia ochrony korytarzy  
ekologicznych dla dziko  
żyjących zwierząt

# Cele strategii

- zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych,
- zachowanie ciągłości funkcjonalnej leśnych i wodno-błotnych obszarów siedliskowych, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów Natura 2000,
- zachowanie możliwości swobodnych wędrówek gatunków fauny o wysokich wymaganiach przestrzennych, ze szczególnym uwzględnieniem dużych ssaków drapieżnych.

# Korytarze w Karpatach



- Obszary nieleśne w obrębie korytarzy
- Lasy włączone do sieci korytarzy
- Pozostałe lasy
- Tereny zurbanizowane
- Jeziora i rzeki
- Drogi

Przebieg korytarzy ekologicznych w Polsce (według Jedrzejewski i in., 2005 r.)

**Paneuropejski korytarz „karpacki” przebiega przez:**  
Bieszczady, Beskid Niski, Beskid Sądecki, Beskid Makowski, Beskid Żywiecki, Beskid Śląski.



## Przecięcie korytarza migracyjnego na odcinku Laliki–Zwardoń

Korytarz o znaczeniu międzynarodowym, stanowiący fragment tzw. Korytarza

Południowego, istotnego dla przemieszczania się zwierząt w całym paśmie Karpat i dalej w kierunku Europy Zachodniej. Korytarz ten to tradycyjna trasa migracji zwierząt, zarówno dużych drapieżników (niedźwiedź, wilk, ryś), jak i dużych kopytnych (jeleń, sarna);

Na odcinku Laliki–Zwardoń obecnie w realizacji jest estakada o szerokości 220 metrów.

**Zagrożenia:**  
droga ekspresowa  
**S-69**



Niewłaściwa lokalizacja  
przejścia dla zwierząt  
26+650 na odcinku  
Żywiec – Przybędza



## **Przecięcie korytarza migracyjnego na odcinku: Spytkowice – Podwilk**

Korytarz o znaczeniu międzynarodowym, kluczowy dla całego zespołu dużych ssaków, w tym dużych drapieżników (wilk, ryś, niedźwiedź). Odcinek najważniejszego korytarza migracyjnego w Karpatach.

**Zagrożenia:**  
droga ekspresowa  
**S-7**

## **Przecięcie korytarza migracyjnego na odcinkach: Jabłonka – Chyżne i Chyżne – granica państwa**

Korytarz o znaczeniu krajowym, istotny dla całego zespołu dużych ssaków, w tym dużych drapieżników.

**Zagrożenia:**  
droga krajowa  
**nr 47**  
**(Zakopianka)**

## Przecięcie korytarza o znaczeniu międzynarodowym na odcinku: Rdzawka-Kilkuszowa

Korytarz kluczowy dla całego zespołu dużych ssaków, w tym dużych drapieżników (wilk, ryś, niedźwiedź); odcinek najważniejszego korytarza migracyjnego w Karpatach.

**Droga przebiega przez obszar Beskidu Niskiego, ingeruje w Jaśliski Park Krajobrazowy i projektowany obszar sieci Natura 2000 „Ostoja Jaśliska”**  
Izoluje obszar Bieszczadów i Beskidu Niskiego od pozostałych pasm Beskidów.

**Przecięcie korytarza migracyjnego na odcinku Dukla – Barwinek**

Korytarz o znaczeniu międzynarodowym, kluczowy dla całego zespołu dużych ssaków, w tym dużych drapieżników; najważniejszy w Karpatach. Powoduje powstanie bariery ekologicznej, fragmentację siedlisk o kluczowym znaczeniu dla całych Karpat.

**Zagrożenia:**  
droga ekspresowa  
**S-19**

## Nasza propozycja minimalizacji konfliktów drogi S-19 na odcinku Iskrzynia-Barwinek z przebiegiem korytarza „karpackiego”

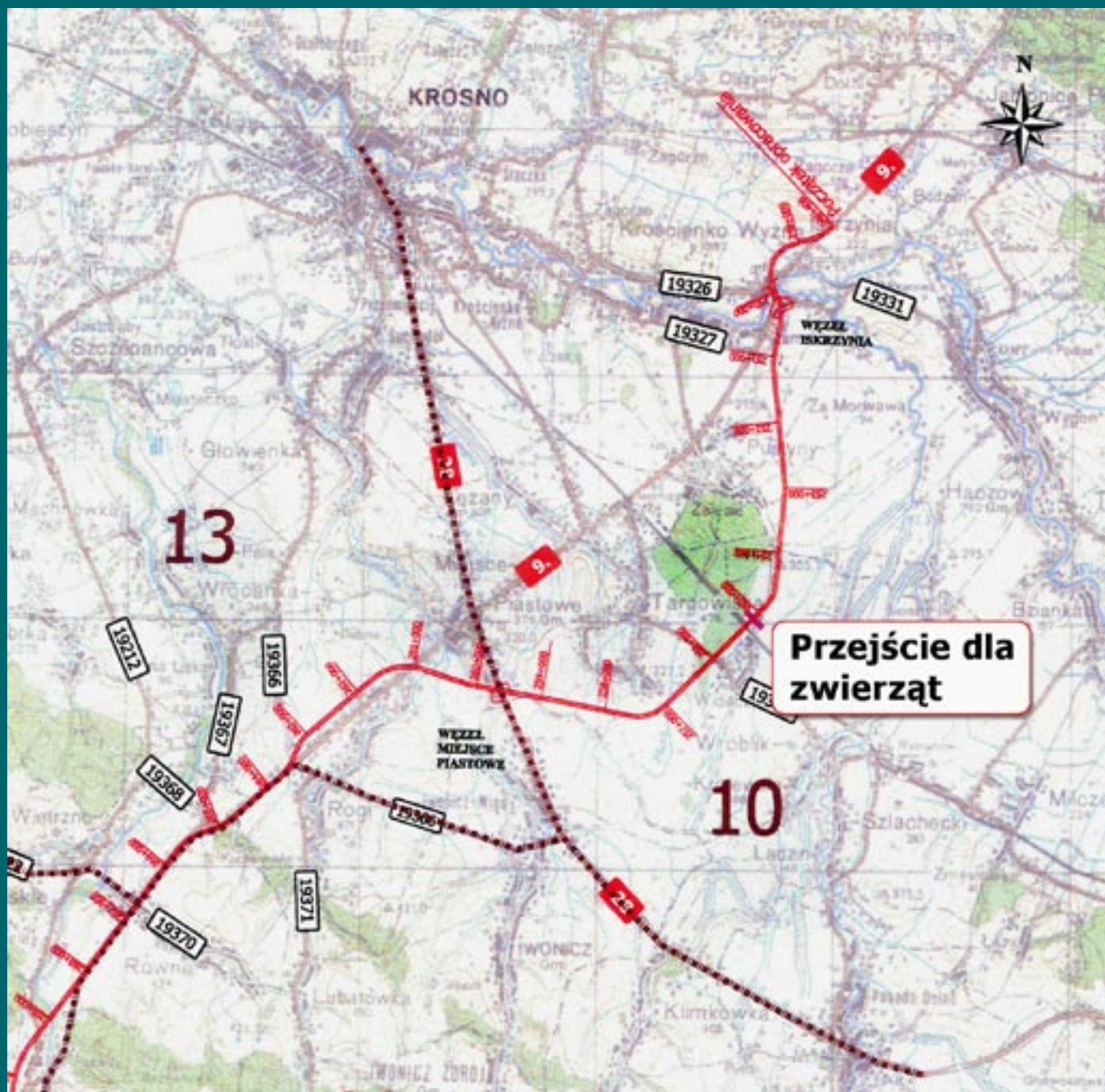
Propozycja projektantów lokalizacji przejścia na odcinku drogi 255+100 – 225+150.

Uzgodnienia z Kołem Łowieckim „Zacisze” w Krośnie, rejon obwodu łowieckiego Nr 10.

Powód lokalizacji – częste kolizje z dziko żyjącymi zwierzętami.

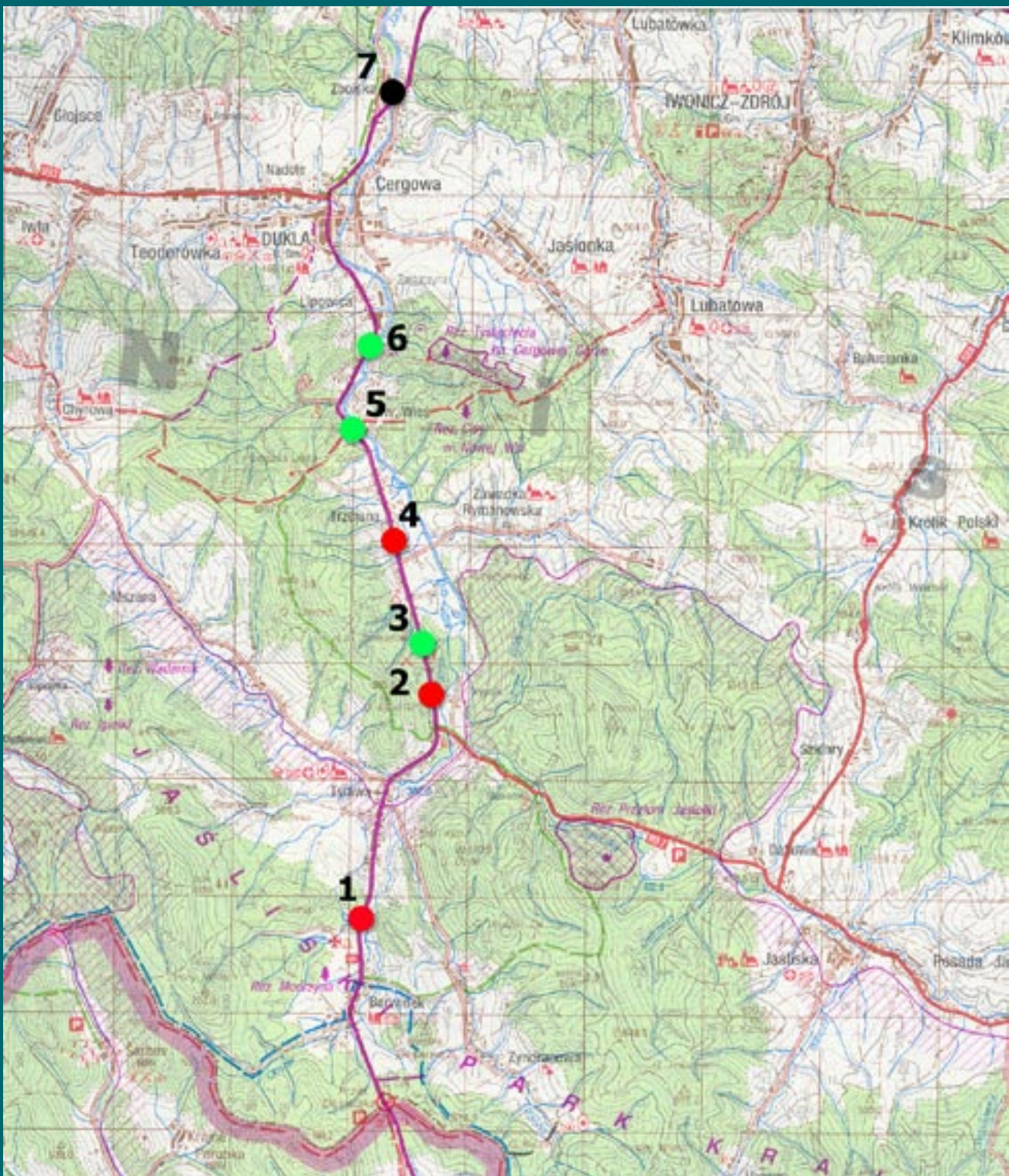
Wojewódzki Konserwator Przyrody stwierdził konieczność budowy 3 dodatkowych przejść dla zwierząt na odcinku między łąki Dukielskie – Dukla oraz na północ i południe od węzła w Tylawie.

## Zagrożenia: droga ekspresowa S-19



Projektanci nie uwzględnili uwag i na odcinku 37 km zaprojektowali tylko jedno przejście dla zwierząt.

## Zagrożenia: droga ekspresowa S-19



Lokalizacja przejścia dla zwierząt zaproponowana przez Pracownię na rzecz Wszystkich Istot.

- 1 - estakada 200 m
- 2 - duże przejście dolne 30 m
- 3 - duże przejście górne
- 4 - duże przejście dolne lub estakada
- 5 - duże przejście górne
- 6 - duże przejście górne
- 7 - przejście zespolone oraz poszerzenie mostu





**Pracownia na rzecz  
Wszystkich Istot** powstała  
w 1990 r. w celu ochrony  
dzikiej przyrody. Odwołuje się  
do zasad głębokiej ekologii,  
podkreślającej szacunek  
do wszystkich form życia.



Przez lata swojej działalności Pracownia wielokrotnie występowała w obronie zagrożonej przyrody, prowadząc kampanie i działania m.in. w sprawie **Puszczy Białowieskiej, Tatr, dużych drapieżników** i doliny **Rospudy**.

[WWW.PRACOWNIA.ORG.PL](http://WWW.PRACOWNIA.ORG.PL)



Projekt współfinansowany  
ze środków Unii Europejskiej  
oraz GEF/SGP

Dziękujemy