

A Nimfea Természetvédelmi Egyesület javaslatai az M8 autópálya Dunavecse-Kecskemét közötti szakaszának, Natura 2000 területeit keresztező gyorsforgalmi útszakaszok kármérséklő beruházásaira

A tervezett M8 gyorsforgalmi út Dunavecse-Kecskemét közötti szakasza több esetben érint kiemelkedő jelentőségű Natura 2000 területeket illetve védett és fokozottan védett valamint Natura 2000 jelölő növény és állatfajok élőhelyét, állományait.

A két kritikus szakasz a Dunavecse térségében található tűzokélőhelyek, valamint a Kunadacs térségében elterülő pannon homoki gyepek mely utóbbi pannon endemikus, valamint védett és fokozottan védett fajok élőhelye.

A kunadacsi homoki gyepek adnak otthont hazánk legnagyobb homoki kikerics (*Colchicum arenaria*) állományának! Továbbá szintén kiemelten jelentős állománya található itt a homoki nőszirmnak (*Iris arenaria*), valamint a hazánkban fokozottan védett, kipusztulás által közvetlenül fenyegetett, térségi szinten nagy jelentőséggel bíró földikutyának (*Nannospalax leucodon*). A nyomvonal által további érintett fajok az ürge (*Spermophilus citellus*), magyar futrinka (*Carabus hungaricus*), stb.

A kiemelt jelentőségű élőhelyek károsodása és a védett, fokozottan védett természeti értékek károsodásának elkerülése, a jövőbeli fragmentációs, ökológiai barrier hatások mérséklése nagy hangsúlyt kell, hogy kapjon, ha már a nyomvonal természetvédelmi szempontból teljes mértékben elfogadható módosítására már nincs lehetőség.

1. A Nimfea Természetvédelmi Egyesület komplex ökológiai átjárók illetve kellő szélességű „tájhíd” megvalósítását tartja szükségesnek. A tájhíd, ahhoz, hogy célját elérje, minimum 600-800 méter szélesnek kell lennie. Ellenkező esetben a nyomvonalas létesítmény által kifejtett fragmentációs, illetve ökológiai barrier hatás olyan erős lesz, hogy a szétválasztott élőhely degradációjához fog vezetni. Pálya felett történő széles átvezetés segítségével lehetőség nyílik az átjárón homoki gyepvegetáció kialakítására, melyet kedvező esetben védett növényfajok is kolonizálhatnak, illetve létrejön a szétválasztott élőhelyek között egy széles átvezetés, mely a degradációs, fragmentációs folyamatokat lassítja, ideális esetben ezek elkerülhetővé válnak. A pályatest felett történő széles átvezetés azért szükséges, mert e megoldás segítségével nem sérül a felszín alatti vízzáró réteg, másrészt a homok pusztai vegetáció regenerálódására lehetőség nyílik, miközben a jellegzetes és értékes gerinctelen fauna számára kedvező összeköttetés alakítható ki az élőhelyfragmentumok között. A tájhíd középpontja a Nemzeti Park által javasolt középponti koordináta legyen.

2. A felszíni átvezetések esetén törekedni kell arra, hogy pillérekre helyezés csak olyan esetekben történjen, ahol a vízzáró rétegek sérülése nélkül kivitelezhető, így a szétválasztott vizes élőhely fragmentumok összeköttetése megvalósítható a felszíni- és felszínalatti vízmozgás sérülése nélkül.
3. Amennyiben pillérekre helyezés nem valósítható meg a vízzáró réteg sérülése nélkül, olyan felszíni összeköttetést kell kialakítani az élőhelyfragmentumok között, mely átjárók a lehető legtöbb fajcsoport számára nyújtanak átjárási lehetőséget így nem szükséges a vitatható hatékonyságú, szűk keresztmetszetű kétéltű átjárók alkalmazása. Széles és nagy belmagasságú szintbeli átjárók elhelyezése szükséges, lehetőség szerint olyan aljzattal, amely az eredeti talajfelszínre települ, az aljzat betonozását kerülni kell. Az átjáró bel átmérője 2 m körüli legyen, szélessége 6-8 méter, amennyiben túl mély alapozás és pillérek alkalmazása nélkül ez megvalósítható. Szintbeli átvezetésnek a mélyebb fekvésű laposok, zsombékosok, vízállások esetében minden esetben létesülnie kell. Átvezetéseket egyéb helyszíneken megfelelő térközönként 250-500 méterenként célszerű kiépíteni, hogy az izoláció csökkenthető legyen a szétvágott élőhelyek között, legalább a védett illetve Natura 2000 területek esetében.
4. A pálya mentén a kétéltű- és hullófajok terelésére strapabíró, aprószemű hálót kell alkalmazni, mely résmentesen kerül illesztésre. A talaj felszíne alá minimum 10 cm mélyre kerüljön süllyesztésre, hogy alatta ne tudjanak a célfajok átjutni a pályatestre.
5. Az átvágott tűzok élőhelyen a Kiskunsági Nemzeti Park Igazgatóság munkatársaival egyeztetett módon védőfásor telepítése javasolt a pályatest mentén, hogy a térségben mozgó tűzokok pályatest felett történő átrepülése biztonságos magasságban történhessen, balesetveszély nélkül. A kunadacsi átvágott pannon homoki gyep esetében a pálya mentén nem javasolt fatelepítés, hiszen ez az érintett élőhely további állapotromlását, az élőhelyfragmentumok további izolálódását okozza.
6. A Kiskunság M8 gyorsforgalmi útszakasza a táji sajátosságokból fakadóan nagy arányban érint tanyasi gazdaságokat, külterületi épületeket, melyek fokozottan védett bagolyfajaink (kuvik, gyöngybagoly) fészkelőhelyei. A baglyok különösen veszélyeztetett fajcsoport, hiszen jelenleg hazánkban elsősorban a közút- és vasúthálózaton zajló forgalom jelenti a legnagyobb veszélyt állományaikra és állományaik csökkenésének egyik legfőbb oka. Az M8 teljes épülő szakaszán olyan védelmi beavatkozásokra, megvalósításokra van

szükség, mely a bagolyfajok veszélyeztetettségét, az elütési gyakoriságot csökkenti. Javasolt a töltésoldal olyan alacsony- és sűrűnövésű növényfajjal történő telepítése, mely a töltésoldalt sűrű, zárt állománnyal kolonizálja (pl. *Machonia aquifolia*), hogy az lehetetlenné teszi, hogy a bagolyfajok ott rágesálókra vadászhassanak. Telepítésre nem agresszív terjedő fajt kell alkalmazni. Kísérleti riasztó berendezések alkalmazására is lehetőséget kell teremteni, hogy az elütési kockázat továbbcsökkenthető legyen.

7. Az útépités munkafolyamatait meg kell előznie a munkaterület lekerítésének, hogy megelőzhető legyen a szomszédos területek további károsodása.
8. A munkaterületen a hulladék összegyűjtésére különösen nagy hangsúlyt kell fektetni, hiszen több esetben volt tapasztalható más autópálya szakaszok építésénél a munkások szemetelése.
9. A pályatestről lefolyó víz gyűjtése a pálya menti csatornában és tározókban csak zárt rendszerben történhet úgy, hogy szivárgás és egyéb módon talajvízbe vagy felszíni vízbe jutás nem történik. Az összegyűlt víz tisztítására rendszeresen karbantartott olajsűrűs tisztítás után gyökérzónás és biológiai tisztítás is történjen.
10. Szervízút a pályával párhuzamosan az átvágott értékes élőhelyeken ne létesüljön, hiszen ezek tovább növelik az élőhelyek fragmentációját, zavarását, illetve lehetőséget teremt a szomszédos településekről meginduló illegális hulladéklerakásnak és céltalan, kíváncsiskodó forgalomnak.
11. Az ökológiai átjárók mellett külön erre a célra létesüljenek földút átvezetések, de kombináltan a kettőt lehetőség szerint kerülni kell.
12. A földikutya konkrét élőhelyének átmetszési helyén amennyire csak lehet olyan módon célszerű nyomvonal korrekciót alkalmazni, hogy lehetőség szerint a földikutya minél nagyobb állománya maradjon egyben, az egyedek megelőző áttelepítéséről mindenféleképpen gondoskodni kell. A földikutya áttelepítést követően a talajmunkák megindulásakor az illetékes természetvédelmi őr folyamatosan kísérje figyelemmel a földikutya élőhelyen zajló munkákat az esetlegesen felszínre kerülő egyedek azonnali és eredményes megóvása, mentése érdekében. Az áttelepítést követően ugyanis van esély újabb egyedek előkerülésének. A mentett egyedeket a már áttelepített állományhoz kell átszállítani.

13. A nyomvonalba eső ürge állományok esetében a földikutyához hasonló eljárást kell alkalmazni.
14. A munkafolyamatok által érintett területeken illetve a nyomvonal mentén a munkák befejeztével különösen nagy figyelmet kell szentelni a pálya mentén terjedő adventív növényfajokra (selyemkóró, parlagfű), melyek kontrolálását, irtását különösen nagy gonddal és rendszeresen el kell végezni.
15. A kivitelezés befejeztével minimum 6-10 éves monitoring szükséges a megvalósult kármérséklő beruházások hatékonyságának vizsgálatára. Amennyiben a monitoring eredmények alapján további védelmi és kármérséklő beavatkozások válnak szükségessé, a kivitelező haladéktalan intézkedése szükséges a további károsodások megelőzésére.

Tisztelt Tervező Iroda, Tisztelt NIF Zrt!

A Nimfea Természetvédelmi Egyesület több, mint öt éve foglalkozik a hazai úthálózat, közöttük különös tekintettel az autópályák, gyorsforgalmi utak problémakörével, elsősorban természetvédelmi vonatkozásaikban. Az elmúlt években végzett különböző kutatásaink során számos tapasztalat gyűlt össze a gyorsforgalmi úthálózat környezetvédelmi, természetvédelmi problémáiról. Mindezen tapasztalatainkkal szeretnénk segíteni, hogy a megépülő autópályák - amennyiben nyomvonal módosításra már nem nyílik lehetőség – környezeti/természeti kockázatait, problémáit csökkentsék, ezért Tisztelettel kérjük Önöket, hogy amennyiben a fent vázoltakkal vagy újonnan felmerő problémákkal kapcsolatban kérdésük van, bizalommal forduljanak Egyesületünkhöz!

Tisztelettel:

Székely Zsuzsa
Nimfea Természetvédelmi Egyesület

Túrkeve, 2008. október 20.