

ZAGROŻONE EKOSYSTEMY

Magdalena Popławska

Środowisko naturalne staje się coraz bardziej fragmentaryczne. Prawie wszystkie lasy i łąki poszatkokowane są przez drogi, tory kolejowe, oraz zabudowę. Nienaruszonych ekosystemów już prawie nie ma. Siedliska zwierząt i roślin stają się izolowanymi, odciętymi od siebie wyspami tzw. subpopulacjami, skazanymi na degenerację, a w końcu wymarcie.

Tymczasem wyginiecie już jednego, choćby najmniejszego gatunku pociąga za sobą fatalne skutki w ekosystemie. Wszelkie bariery na drodze migracji roślin i zwierząt, są zagrożeniem dla przetrwania gatunków, ich dobrej kondycji i bioróżnorodności. Rośliny przemieszczają się i rozmnażają przez nasiona między biotopami, muszą wymieniać geny tak jak zwierzęta. Według raportu ONZ o bioróżnorodności, oraz obserwacji polskich leśników i naukowców np. dr. **Jana Konopki** z Ministerstwa Środowiska, to ludzie odpowiadają za najszybszy w historii proces wymierania gatunków.

Traszka potrzebuje godziny, by przejść przez wąską jezdnię. Nawet mały ruch 100 aut na godzinę, sprawia, że prawdopodobień-

stwo przeżycia traszki jest równe zeru. Większość zwierząt migruje na wiele kilometrów w poszukiwaniu partnerów do rozrodu, żeru, schronienia, np. zając na 15 km, kuna i lis do 100 km, sarna 70 km, jeleń 150 km, dzik 250 km, łos 350 km. Zwierzęta mają też rewiry. Muszą być to duże powierzchnie zapewniające schronienie, pokarm, możliwość rozmnażania się. Rewir wilka wynosi 250 km², rysia 100 km².

Zagęszczenie barier w środowisku, zwłaszcza dróg, powoduje, że niemożliwa staje się swobodna wymiana genów. Uniwersyteckie badania wykazują, że aby izolowana populacja zwierząt mogła przetrwać 100 lat i zachować swą zmienność genetyczną, musi liczyć powyżej 500 osobników. Zachowanie nienaruszalności i ciągłości ekosystemów jest najważniejszą sprawą dla zachowania gatunków, a tym samym bioróżnorodności. Zwierzęta bowiem nie lubią zmieniać swych siedlisk i szlaków migracyjnych. Korzystają z nich od zawsze. Zniszczenie ich, lub poszatkokowanie równa się ich zagładzie. Statystyki alarmują. Na polskich drogach co roku ginie 15% populacji łosia, 5% jele-

nia, 13% sarny, 7% dzików. Zanim więc planiści zaplanują gdzieś drogę powinni to mocno przemyśleć i poznać teren. Na pewno powinni unikać lasów, bagien i łąk podmokłych, terenów blisko rzek, jezior, stawów, oraz korytarzy ekologicznych tzn. szlaków migracyjnych zwierząt. One zawsze są siedliskiem licznych gatunków.

Profesorowie z Politechniki Warszawskiej, oraz Państwowej Rady Gospodarki Przestrzennej, wraz z prof. **Wojciechem Suchozrewskim**, przewodniczącym Krajowej Rady ds. Autostrad twierdzą, że potrzebna jest całościowa strategia polityki transportowej, warunkowanej przez ekologiczne planowanie przestrzenne, oraz znalezienie właściwych proporcji, między inwestowaniem w nowe drogi i linie kolejowe a utrzymaniem, modernizacją i lepszym wykorzystaniem istniejących, m.in. poprzez stosowanie nowoczesnych systemów zarządzania oraz promowanie komunikacji publicznej przed indywidualną.

Niestety politycy wołają chwalić się planowanymi sztandarowymi inwestycjami, kosztem utrzymania istniejącej infrastruktury. Jest to



sprzeczne z zasadami racjonalnego gospodarowania ograniczonymi środkami i powszechnie znaną prawdą, że największą efektywność ekonomiczną ma utrzymanie i modernizacja istniejącej infrastruktury. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko ma dla Polski 36 mld euro. Z tego na transport (na budowę dróg i linii kolejowych w latach 2007–2013) 71%, czyli 24,5 mld euro. Niestety do tej pory drogownictwo jest wyraźnie uprzywilejowane w stosunku do kolejnictwa oraz transportu morskiego i rzeczno-żeglownictwa. Już przed 2000 r. motoryzacja indywidualna odebrała przewozom kolejowym

kN na oś. Polska gospodarka jest niebywale transportochłonna, liczba przewiezionych ton w stosunku do jednostki PKB jest 8-krotnie wyższa niż w UE. Transport drogowy mimo to rozwija się w Polsce w szybkim tempie. Ten paradoks tłumaczy wysoka konkurencyjność polskich firm spedycyjnych, rosnących jak grzyby po deszczu. Koszty ich działania są dużo niższe niż w UE. Tam jedna godzina pracy kosztuje 30 euro, u nas 5 euro. Skutkiem tego żywiołu jest rosnąca liczba wypadków drogowych: 14 zabitych na 100 mieszkańców na rok. W Unii 11, mimo że wypadki autostradowe są najcięższe. Transport drogowy zniszczył transport morski i kolejowy. Konteneryzacja zamiast się u nas rozwijać, niknie. W Unii Europejskiej zaś stale rośnie, a po 2015 r. ma się rozwinąć

ramach tego ostatniego, między publicznym i prywatnym jest wybór polityki transportowej opartej na zasadzie pokrywania społecznych kosztów zewnętrznych, przez przewoźników. Te koszty to: wypadki, leczenie ofiar wypadków, skażenie środowiska (wody, powietrza, gleby, roślin, zwierząt, ludzi), utrata przyrody i pięknego krajobrazu, wyginiecie gatunków, utrata miejsc rekreacji. Szacuje się, że aby transport ekologiczny przejął ładunki i pasażerów od transportu drogowego, trzeba by było ten ostatni opodatkować od 30 do 100% więcej. Politycy boją się jednak braku na to akceptacji społecznej. Strategia ta wymagałaby determinacji władz w jej wdrażaniu. Miejmy nadzieję że tak będzie, bowiem prawo UE cały czas ku temu dąży. Ekologia jest jed-



Rewir wilka wynosi 250 km²...



...a rysia 100 km².

i autobusowym połowę pasażerów, a obciążenie polskich dróg bardzo wzrosło. Jak podaje „Przegląd Techniczny” intensywność ruchu drogowego wzrosła w Polsce w latach 90. o 60%, w Unii o 40%. Drogami przewozi się 80% masy ładunków, a 30% nawierzchni jest w złym stanie technicznym. Aby je naprawić trzeba wydać 4 mld euro. Drogi u nas mają nośność 80 kN, unijny standard to 115

7-krotnie. W Unii w latach 90. zlikwidowano 5100 km linii kolejowych. Teraz są restytuowane. W Polsce likwiduje się przede wszystkim linie lokalne, zwłaszcza odkąd przeszły pod władzę samorządów. Te ostatnie wolą finansować drogi.

Część specjalistów twierdzi, że najlepszym sposobem wprowadzenia właściwych proporcji między transportem kolejowym a drogowym, a w

nym z najważniejszych priorytetów UE, bo wycięto tam prawie wszystkie obszary naturalne. Duże miasta od dawna są zakorkowane. Od wielu lat też drogi dojazdowe do nich, oraz drogi obwodowe. Dopiero wprowadzenie opłaty za wjazd do centrów miast dało rezultaty. Opłata 8 funtów za wjazd do Londynu poprawiła funkcjonowanie miasta. Wcześniej nawet gęsta sieć metra nie pomagała.





W Polsce problemy transportowe też stają się z roku na rok coraz trudniejsze. Sprawa budowy obwodnicy Augustowa przez Dolinę Rospudy, przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości w Luksemburgu, oraz przyznanie przez gremia europejskie racji obrońcom przyrody, na czele z WWF i Greenpeacem sprawiły, że Komisja Europejska nakazała władzom polskim zmianę ustaw dotyczących ochrony środowiska. Od 15 listopada 2008 r. obowiązują nowe ustawy: ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska, oraz ocenach oddziaływania na środowisko. Jest też nowa ustawa o ochronie przyrody. W nich znajdują się zasady dokonywania Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko, w tym dla obszarów Natura 2000, dla wszelkich planistycznych polityk, strategii, planów, programów, również dla planów urządzania lasu. Czy poprawi to planowanie przestrzenne i ochronę przyrody w Polsce? Czy zapobiegnie realizacjom wadliwych, nietrafnych wariantów przebiegu dróg, jak w przypadku obwodnicy Rospudy? W tym przypadku GDDKiA do końca trzymała się swej wersji przebiegu i wycięła kawał lasu pod obwodnicę Augustowa, po czym zeszła z placu budowy i zmieniła wariant. Stwierdziła, że trasa optymalna obwodnicy przebiega przez wieś Raczki. Wariant ten jest znany od wielu lat i za nim optowali ekolodzy. Niestety nikt ich nie chciał słuchać. Konsultacje społeczne nie były przez organy władzy prowadzone uczciwie i poważnie. Kto zapłaci za błędy GDDKiA? Oby nie podatnicy, i oby takich kuriozów więcej nie było. To nie pomaga Polsce w Europie i nie buduje jej pozytywnego wizerunku. Tymczasem jest jeszcze u nas do ocalenia trochę obszarów naturalnych. Są to już ostatnie resztki z wielkiego przyrodniczego dziedzictwa Polski i musimy je ochronić, dla siebie i przyszłych pokoleń.

Magdalena Popławska