



Płazy (Amphibia) należą do mniej znanych i najmniej licznych kręgowców krajowych. W Polsce żyje 18 gatunków płazów (na świecie ponad 6000), co stanowi zaledwie 3% naszej fauny kręgowców (ok. 600 gatunków). Płazy żyją w dwóch środowiskach. Z jaj składanych w wodzie rozwijają się larwy, które po przeobrażeniu się wychodzą na ląd. Osobniki dorosłe żyją na lądzie (większość gatunków) lub w zbiornikach wodnych. Naga i łatwo przepuszczalna skóra czyni płazy bardzo wrażliwymi na wysychanie oraz różnego typu toksyczne zanieczyszczenia. Ponadto, nie są one w stanie szybko reagować na zmiany w ich otoczeniu i często giną. O ochronie płazów rozmawiamy z **dr. Mariuszem Rybackim** z Instytutu Środowiska Rolniczego i Leśnego Polskiej Akademii Nauk w Poznaniu.*

- Jakie rozwiązania w praktyce ochrony płazów są najważniejsze?

- Najważniejsza, a dotąd zupełnie marginalizowana, jest budowa zastępczych zbiorników rozrodczych. Nazywa się je też zbiornikami kompensacyjnymi, ponieważ mają zrekompensować płazom utratę ich naturalnych miejsc rozrodu, które zostały zniszczone w wyniku budowy. Płazy muszą rozmnażać się w wodzie i bez zbiornika zginą w krótkim czasie! Jeśli więc zlikwidowaliśmy im staw, to musimy dać im coś w zamian. Nie może to być tylko przejście z rurą prowadzące do nikąd. Najpierw zbiorniki zastępcze, a dopiero potem należy się zastanowić, gdzie budować przejścia. Nie zawsze musi być ich dużo, ale muszą być rozmieszczone sensownie, czyli tam, gdzie płazy rzeczywiście wędrują w większej liczbie, a nie tam, gdzie jakiś pseudoprzyrodnik postawił kreskę na mapie, siedząc przed komputerem w biurze! Koszt budowy takiego przejścia pod autostradą wynosi często kilkadziesiąt tysięcy złotych lub więcej, więc tym bardziej jego lokalizacja powinna być przemyślana.

W przypadku ochrony płazów na inwestycjach liniowych wcześniej nie było mowy o

kompensacji, a jeśli już to zasady tej kompensacji były całkowicie pomyłone. Do niedawna urzędnicy i wielu przyrodników uważało, że wszystkie żabie problemy zostaną rozwiązane, jeśli zbuduje się odpowiednią liczbę przejść pod drogami. I często nazywali to kompensacją. Nic bardziej błędnego! Nikt nie zastanowił się nad tym, że takie przejście pod drogą nie prowadzi do żadnego celu, bo tym celem był zbiornik, do którego wcześniej wędrowały wszystkie płazy, a który obecnie już nie istnieje, ponieważ znajdował się na środku przyszłej autostrady.

- Powiedział Pan, że najważniejszy jest etap planowania, a planowanie dróg opiera się m.in. na raportach środowiskowych. Co można powiedzieć o jakości tych raportów pod względem herpetologicznym?

- Gdy raporty środowiskowe wykonuje się pod kątem konkretnych inwestycji, jak np. autostrady, to wiadomo, że za takimi projektami idą określone pieniądze. Wydawałoby się więc, że dla tych projektów raporty środowiskowe powinny być zrobione przynajmniej dobrze. Niestety, w wielu przypadkach tak nie jest. Oczywiście wszystko zależy od tego, jak do tego podchodzą sami ludzie opracowujący te dokumenty. Jednak wielkim błędem i zagrożeniem dla jakości raportu, co zawsze mocno podkreślam, jest kryterium 100% ceny w przetargach na ich wykonanie – jest to jedyne kryterium! Nie liczą się wiedza i kompetencje, wystarczy, że herpetologiem uzna się osobę, która zrobiła licencjat z płazów. Nie bierze się pod uwagę doświadczenia, angażując do tych prac nie fachowców z wieloletnią praktyką, lecz „specjalistów” z rocznym stażem. Wyobraźmy sobie, że do remontu swojej łazienki bierzemy hydraulika, który ma fatalną opinię wśród znajomych, ale jest tani. Czy ktoś rozsądny zgodzi na to? Zwykły obywatel nie, ale urzędnicy tak, bo przecież oni dostają premie za oszczędności, a jakość prac jest zwykle na dalszym planie. Takim „podręcznikowym” przykładem obrazującym ten problem jest słynny „chiński” odcinek A2. Chińczycy byli bardzo tani, ale nie dali rady, zrezygnowali i narobili strasznego bałaganu w całym kraju (logistyczna porażka przed Euro 2012 była o włos...). Jednak urzędnicy niczego się nie nauczyli i dalej twierdzą, że kryterium 100% ceny nadal jest OK! Obecnie wszystkim nam odbija się to silną czkawką: największe firmy budowlane zwalniają tysiące ludzi lub plajtują, a banki, które udzieliły im wielomiliardowych kredytów w okresie budowlanej prosperity są w ekonomicznym dołku.



Od kilku lat czytam różne raporty oddziaływania na środowisko i analizuję wyniki monitoringu płazów oraz zalecenia dotyczące ich ochrony. Niestety, do większości z nich można mieć wiele zastrzeżeń, a niektóre – pod względem herpetologicznym –

nie powinny być w ogóle zaakceptowane przez oceniające je instytucje. Niektóre raporty należy wykonywać powtórnie. Bywa więc, że za opracowanie tego samego odcinka drogi trzeba z budżetu państwa zapłacić dwa, a nawet trzy razy! Założę się, że nikt nie policzył kosztów, jakie ponosimy dopłacając do źle wykonanych raportów, a w skali kraju mogą to być wydatki rzędu milionów! Znam przypadki budowy stałego ogrodzenia dla wielu kilometrów dróg bez szczegółowego rozpoznania szlaków migracyjnych płazów (np. okolice Szczecina). Po prostu urzędnicy, w obawie przed ekologami, dla „świętego spokoju” zalecili zrobić je nawet tam, gdzie płazów prawie nie ma. Tymczasem można byłoby znacznie ograniczyć jego długość. To są stałe ogrodzenia, więc bardzo kosztowne (z betonu, plastiku, blachy w cenie 200-400 zł za 1 metr), dlatego budowa ich w miejscach nieadekwatnych do rzeczywistych potrzeb, niesie ze sobą ogromne wydatki liczone nieraz w milionach złotych, które można byłoby znacząco obniżyć. Inny, negatywny przykład z Pienin, gdzie od 25 lat zajmują się ochroną płazów. Przez wiele lat funkcjonowało tam ogrodzenie Zbiornika Czorsztyn-Sromowce Wyżnie, biegnące między drogą a górami, które powstrzymywało płazy przed wejściem na drogę i do zbiornika, który nie nadaje się do rozrodu płazów. Dwa lata temu wykonano remont drogi, zlikwidowano stare ogrodzenie i zbudowano nowe (kosztowne!) pomiędzy zbiornikiem a drogą, czyli przesunięto je na pobocze z drugiej strony drogi. Efekt? Prawdopodobnie tragiczny: płazy wchodzą teraz na drogę, na której giną, ale nie mogą wejść do zbiornika, więc cofają się na drogę i znów giną! Dlaczego „prawdopodobnie”? Bo nikt od wielu lat nie badał tam śmiertelności płazów, więc jest nadzieja, że ich już tam po prostu nie ma.

Koszt rozpoznania szlaków migracji jest zdecydowanie niższy (10-20 x, może więcej!) od wydatków na stałe ogrodzenie. Wystarczy wynająć sprawdzoną ekipę herpetologów, a okaże się, że można oszczędzić ogromne pieniądze. Przecież nikt nie będzie się upierał, by stawiać ogrodzenie za kilkaset tysięcy tam, gdzie chodzą zaledwie dwie żaby. Dzięki dobremu rozpoznaniu chronimy natomiast miejsca, gdzie migrują ich setki i zostają jeszcze pieniądze na inne cele.

Wiele z zaplanowanych w raportach środowiskowych przejść dla płazów znajduje się w złych miejscach lub jest ich za mało. W raportach rzadko są rzetelne informacje na temat lokalizacji ważnych szlaków migracji płazów, które trzeba objąć ochroną w pierwszej kolejności. Jeszcze rzadziej pojawiają się w nich zalecenia budowy zbiorników kompensacyjnych, które w efekcie buduje się w ostatniej chwili, już w trakcie budowy, albo po jej zakończeniu, zamiast 2-3 lata przed jej rozpoczęciem. Ale dla płazów to jest wielki problem! W naszej książce* opisaliśmy, chyba po raz pierwszy w krajowej literaturze, zjawisko powracania płazów do zbiornika jeszcze kilka lat po jego zasypaniu. Często są to już następne pokolenia. To nie jest wyjątek, tylko norma, ale o tym się do niedawna nie mówiło. Więc gdzie te płazy, którym udało się przeżyć budowę drogi, mają się rozmnażać jeśli zbiorniki zastępcze są dopiero w fazie projektu? W niektórych raportach można znaleźć nawet tak skandaliczne informacje, jak „płazów nie stwierdzono”, w miejscu, gdzie w czasie budowy uratowano ich 5000 (!) lub „nie ma zbiorników w pasie autostrady na odcinku 50 km” w miejscu, gdzie zasypiano ponad 40 zbiorników różnej wielkości! Ta ostatnia informacja dotyczy niesławnego „chińskiego” odcinka autostrady A2

Stryków-Konotopa, gdzie obecnie, pomimo zniszczenia tylu miejsc rozrodu płazów, nie planuje się budowy żadnych zbiorników zastępczych!

- Jakie państwa Europy są wzorcowe w stosowanych technicznych rozwiązaniach ochrony płazów, jak też w racjonalnym kalkulowaniu nakładów na te zabezpieczenia?

- Pojęcie „racjonalności” od razu narzuca odpowiedź, bo do jej zasad stosują się ci, którzy są oszczędni, a więc na przykład Szwajcarzy. I równocześnie tak się składa, że to właśnie oni zainicjowali stosowanie rozwiązań ochrony płazów na drogach. W 1968 roku koło Zurychu po raz pierwszy w Europie ogrodzono odcinek drogi zatrzymując i odławiając płazy. Potem te metody zaczęli wprowadzać na większą skalę Niemcy. Od lat 70. XX wieku upowszechniali stosowanie ogrodzeń dla płazów - zarówno tymczasowych, jak też stałych. W zakresie czynnej ochrony płazów Niemcy stały się niekwestionowanym liderem. W Niemczech stworzono stronę internetową, na której rejestrowane są wszystkie miejsca w kraju, gdzie zainstalowane zostały ogrodzenia dla płazów i odnotowuje się wyniki ich funkcjonowania. Ostatnio, jak sprawdzałem było tam ponad 600 takich miejsc. Jak wspomniałem w Niemczech rozwinęły się badania herpetologiczne, zatem kiedy mówi się o racjonalności wydatków, to przy dobrym rozpoznaniu terenu kraju, poznaniu potrzeb i zagrożeń płazów, tam wydaje się tyle ile jest konieczne i buduje zabezpieczenia w miejscach uzasadnionych, czego często nie można powiedzieć o Polsce.



Wydatki na ochronę środowiska, w tym ochronę miejsc kolizji dróg z siedliskami zwierząt i trasami ich wędrówek, muszą być racjonalne i efektywne. Liczne błędy w raportach oddziaływania inwestycji na środowisko skutkują na przykład wykonaniem drogich przepustów i wielu kilometrów kosztownego ogrodzenia ochronnego dla płazów na drogach wiodących przez suche lasy, gdzie ich nie ma. W ten sposób wydatki na tak szczytne cele jak ochrona środowiska rosną do niewyobrażalnych kwot, które w powszechnym odbiorze interpretowane są często wręcz jako działania skierowane przeciwko człowiekowi, bo na terenie jego gminy, gdzie jest bieda, duże bezrobocie i nie ma pieniędzy na nowoczesny szpital, to żaby okazują się ważniejsze! Wina leży tutaj też po stronie mediów, które często nie potrafią tego problemu wyjaśnić prosto i zrozumiale i same podgrzewają atmosferę dobierając prezentowany materiał tendencyjnie i w taki sposób, że nawet u miłośników przyrody może on budzić kontrowersje. Przypomina mi się migawka z akcji ratowania płazów na budowie autostrady A2, pokazana w głównych wiadomościach jednej z komercyjnych stacji. Dziennikarz pokazał dosłownie jedną żabę, za którą

biegali przyrodnicy, wyciął ich wypowiedzi wyjaśniające problem, ale pozwolił wypowiedzieć się obszernie rolnikowi i burmistrzowi (oczywiście krytycznie), którzy nie mogli zrozumieć, jak można wydawać na ochronę płazów setki milionów złotych, gdy w gminie brak jest dobrych dróg. I taka zbitka pojęciowa została w pamięci widzów: 1 żaba i 100 milionów! Jak więc mamy mówić o racjonalnej ochronie i zrozumieniu dla niej w społeczeństwie, jeśli przypadkowi „przyrodnicy” robią złe raporty środowiskowe („płazów nie stwierdzono”), niekompetentni urzędnicy oceniają je pozytywnie i wydają nieprzemyślane decyzje, które kosztują nas miliony, a media szukają sensacji i prowokują konflikty?

- Dziękuję za rozmowę.

Agnieszka Serbeńska

Zdjęcia: Mariusz Rybacki

*Mariusz Rybacki, wraz z Rafałem T. Kurkiem i Markiem Sołtysiakiem, jest autorem publikacji pt. „Poradnik ochrony płazów. Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki”, wydanej przez Pracownię na Rzecz Wszystkich Istot. Jest on jednym z prekursorów czynnej ochrony płazów w Polsce, szczególnie przy inwestycjach liniowych, autorem m.in. pierwszej pracy poświęconej śmiertelności płazów na drogach (1995) oraz pierwszej pracy omawiającej metody ochrony szlaków migracji płazów (2002).