

Co zniszczy autostrada?

Śląsk

Niejednokrotnie na łamach DŻ poruszaliśmy kwestię negatywnego wpływu autostrad i dróg szybkiego ruchu na środowisko, a zwłaszcza na przetrwanie miejsc przyrodniczo cennych, zarówno w skali ogólnokrajowej, jak i lokalnej. Bezpośrednia dewastacja terenu, po którym biegnie pas autostrady z przyległościami, a także wpływ szerszy, w postaci fragmentacji ekosystemu i zniszczenia korytarzy migracyjnych – to podstawowe problemy dotyczące negatywnego wpływu takich inwestycji na przyrodę. Dlatego każdej planowanej większej drodze przyglądamy się bardzo uważnie. Nie inaczej jest w przypadku autostrady A1, która biegnie od Łodzi do Katowic i dalej do granicy z Czechami.



Udało się nam dotrzeć do oceny oddziaływania na środowisko sporządzonej dla przebiegu fragmentu tej autostrady przez teren byłego województwa katowickiego, czyli część obszaru dzisiejszego województwa śląskiego. Konkretnie chodzi o odcinek między Katowicami i Gliwicami a granicą polsko-czeską. Z dokumentu tego wynika, że planowany przebieg autostrady A1 na wspomnianym obszarze będzie kolidował prawdopodobnie z przynajmniej kilkoma miejscami cennymi przyrodniczo i znacznie większą ilością nieco mniej cennych, lecz także istotnych z punktu widzenia dobrej kondycji ekosystemu. Autostrada na tym obszarze przebiegać będzie po całkiem nowym pasie, nie wykorzystując już istniejących dróg mniejszej klasy. Przetnie tereny leśne i użytkowane rolniczo, omijając na ogół obszary zurbanizowane. Jakie cenne miejsca przyrodnicze zniszczy autostrada w jej planowanym przebiegu?

Pierwsza poważniejsza kolizja autostrady z przyrodą na omawianym obszarze będzie miała miejsce w okolicach Knuruwa, gdzie trasa przetnie tereny leśne. Choć ominąć ma najcenniejsze ich fragmenty, to jednak naruszy sam ten obszar, przecinając także lokalny szlak migracji zwierzyny leśnej.

Następnie na drodze autostrady staną tereny leśne w okolicach Góry Ramża (325 m n.p.m.), położonej nieopodal Dębieńska i Orzesza, będącej najwyższym naturalnym wzniesieniem Płaskowyżu Rybnickiego. Teren ten jest porośnięty buczyną, z wiekowymi płatami kwaśnej buczyny niżowej, wiele drzew ma rozmiary pomnikowe (wiek ok. 150-200 lat, ponad 310 cm obwodu), są tu też drzewa dziuplaste. Na terenie tym występują liczne ciekły wodne, z atrakcyjnymi przyrodniczo dolinami potoków, bytują jelenie i sarny oraz dziki. **Prawdopodobnie występuje tu stanowisko chronionego, zagrożonego w skali europejskiej dzięcioła zielonosiwego. Teren ten wnioskowany był do objęcia ochroną w ramach proponowanego obszaru chronionego krajobrazu „Czerwionka - Bełk”.** Tereny leśne okolic Góry Ramża łączą się, mimo różnych przeszkód, z Lasami Kobiórskimi. Lokalizacja na tym terenie autostrady oznacza prawdopodobnie w dużej mierze zniszczenie jego wartości przyrodniczych, raczej niemożliwa jest także zmiana przebiegu trasy na tym odcinku, gdyż alternatywne rozwiązanie oznaczałoby konieczność wyburzenia sporej części zabudowy miejscowości Czerwionka. Jeszcze większa zmiana przebiegu trasy oznaczałaby natomiast bardziej dotkliwe straty ekologiczne – przecięcie Lasów Źorskich i Kobiórskich lub terenów leśnych na zachód od Szczekowic.

Następnie autostrada miałaby przeciąć dolinę rzeki Bierawki (teren Parku Krajobrazowego Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich - PK CKKRW), stanowiącej prawdopodobnie lokalny, a być może nawet regionalny korytarz ekologiczny. Teren ten również wchodzi w skład wspomnianego proponowanego obszaru chronionego krajobrazu.

Dalej trasa miałaby przebiegać w pobliżu północnej granicy PK CKKRW, następnie wchodząc na jego teren. W dolinie potoku spod Stanowic, który przetnie autostrada, znajdują się stawy hodowlane, gdzie swoje stanowiska ma m.in. chroniona w skali międzynarodowej rzekotka drzewna i kilka innych dość rzadkich gatunków płazów. Stawy te są także ważnym miejscem rozrodu płazów, a najbliższe okolice to ich istotne szlaki migracyjne. W tej dolinie, odległej o zaledwie 100-150 metrów od planowanego przebiegu autostrady, stwierdzono stanowiska roślin chronionych, m.in. kaliny koralowej, marzanki wonnej i bluszczu pospolitego oraz rzadkie gatunki, m.in. wilczomleczyłki, żankiel zwyczajny i czworolist pospolity. W dolinie nienazwanego potoku leśnego stanowiącego dopływ potoku spod Stanowic znajdują się natomiast rzadkie i chronione rośliny, m.in. listeria jajowata, wawrzynek wilczelyko, kopytnik pospolity i przylaszczka pospolita. **Z racji wartości florystycznej całego tego obszaru, pojawiły się ze strony naukowców w połowie lat 90. postulaty objęcia go ochroną rezerwatową, niestety nie zrealizowane. Dolina potoku spod Stanowic znajduje się na północnych obrzeżach Lasów Szczekowickich, które stanowią**

bardzo istotny korytarz ekologiczny o randze ponadregionalnej. Korytarz ten jako jedyny łączy Lasy Pszczyńskie i Kobiórskie z Lasami Rudzkimi, czyli doliny górnej Odry i górnej Wisły. W tym właśnie miejscu, zdaniem autorów opracowania oceny oddziaływania na środowisko autostrady A1, mamy do czynienia z największym zagrożeniem ekologicznym.



Nieopodal, na kolejnym odcinku projektowanej autostrady, w odległości ok. 450 metrów od trasy znajduje się źródło „Dobra Woda”, które PK CKKRW proponuje objąć ochroną w postaci pomnika przyrody nieożywionej. Znacznie bliżej autostrady, ok. 60 metrów od niej, znajduje się natomiast stanowisko częściowo chronionej konwalii majowej. Nieco dalej na południe, 350 m od trasy, znajduje się stanowisko bardzo rzadkiej paproci – długosza królewskiego, jedno z zaledwie trzech na całym Płaskowyżu Rybnickim. Jeszcze dalej wzdłuż przebiegu trasy, nieopodal linii kolejowej Pszczyna-Rybnik, znajduje się najbardziej istotny fragment wspomnianego ponadregionalnego korytarza ekologicznego, związany z nienazwanym potokiem będącym dopływem rzeki Rudy. Wędruje tędy zwłaszcza zwierzyna gruba. Teren ma charakter podmokłych, śródleśnych łąk, porośniętych częściowo łęgami olchowo-brzozowymi, na jednym z obrzeży znajduje się kilka stawów. Miejsce to stanowi w efekcie także teren bytowania i rozmnażania ptaków wodno-błotnych, płazów i gadów. W okolicach przebiegu autostrady znajduje się stanowisko gatunku rośliny rzadkiej i zagrożonej w skali kraju – turzycy ciborowatej. Trasa rozetnie wschodnią część PK CKKRW.

Później autostrada miałaby przebiegać w okolicach doliny rzeki Rudy, również cennej przyrodniczo. Trasę zlokalizowano tu m.in. na wschodnim obrzeżu projektowanego użytku ekologicznego „Kencierz”, który miałby chronić zbiorowiska murawowe, torfowiskowe i borowe. Stwierdzono na tym obszarze chronione i rzadkie rośliny: widłaka goździstego, bagno zwyczajne, bobrka trójlistkowego, borówkę bagienną, turzycę pigułkowatą, siedmiopalecznika błotnego i wąkrotę zwyczajną. Fauna chroniona to padalec, zaskroniec, jeź wschodni, dudek, kobuz, kopciuszek, kruk, kulczyk, kwiczoł, makolągwa, pokląskwa, świergotek łąkowy. Nieopodal projektowanego użytku ekologicznego zlokalizowano także węzeł komunikacyjny „Rowień”, co wiąże się prawdopodobnie z dodatkową presją na okoliczną przyrodę.

Dolina Rudy jest także ważnym korytarzem ekologicznym o randze ponadregionalnej.

Sama rzeka stanowi korytarz dla bobra, który żeruje na stawach „Bies”, które projektowana autostrada omija w odległości 300-450 metrów. Na stawach tych występują także chronione gatunki płazów, m.in. traszka zwyczajna, ma tu miejsca łęgowe ponad 120 gatunków ptaków, w tym ujęte w Czerwonej Księdze Zwierząt (bąk, kropiatka i zielonka).

Kolejny cenny teren zagrożony przez autostradę to dolina potoku Kłokocinka w Rowieniu. To teren proponowany do objęcia ochroną w formie użytku ekologicznego „Łąki nad potokiem Kłokocinka”. Znajdują się tu zbiorowiska łąk świeżych, wilgotne łąki torfowiskowe i torfowiska oraz rośliny chronione (kukułka majowa, bobrek trójlistkowy). Prawdopodobnie teren ten stanowi także lokalny korytarz ekologiczny. Nieopodal, na trasie przebiegu autostrady, znajduje się także Las Gaik – mieszany, z sosną, olchą, dębem szypułkowym i czerwonym, brzozą i leszczyną, prawdopodobnie bez większej ingerencji człowieka od 60-80 lat.

Idąc dalej na południe, autostrada napotyka kolejny cenny teren, rejon stawu Papierok w okolicy Kłokocina (w pobliżu Rybnika). **Autostrada przebiega w pobliżu południowo-wschodnich obrzeży projektowanego użytku ekologicznego „Młaki nad stawem Papierok”, prawdopodobnie przetnie ten teren nasypem, w jego najbardziej wilgotnym fragmencie, co oznacza zagładę tego miejsca.** Obszar ten to miejsce występowania torfowiska turzycowego i wilgotnej łąki ostrożeńiowej.

Następnie mamy obszary nieco mniej cenne pod względem przyrodniczym, gros przebiegu tej części trasy to tereny użytkowane rolniczo i przemysłowe. Konflikty z racjami ochrony przyrody to przede wszystkim okolice doliny Lesznicy – choć sama rzeka jest zanieczyszczona, a jej okolice użytkowane

rolniczo i przekształcone przez człowieka, to teren ten stanowi prawdopodobnie korytarz ekologiczny o randze regionalnej.

Ostatni z cennych terenów, które staną na drodze autostrady, to leśne tereny położone nad przygraniczną rzeką Olzą. Dolina Olzy to korytarz ekologiczny o randze ponadregionalnej. **Po stronie polskiej w miejscu przebiegu autostrady, w rejonie Gorzyczek (granica państwa) dobrze zachowane są zadrzewienia łąkowe oraz lasy w pobliżu rzeki. Na stokach doliny Olzy znajduje się cenny przyrodniczo fragment lasu, analogiczny do występującego po stronie czeskiej, objętego tam ochroną rezerwatową.**



Fot. Krzysztof Duda

Jak widać z tego krótkiego przeglądu zagrożeń dla przyrody powodowanych planowaną lokalizacją autostrady A1 na stosunkowo niewielkim fragmencie jej przebiegu, mamy do czynienia z jednym z najpoważniejszych problemów ekologicznych w skali kraju czy też - w tym konkretnym przypadku - województwa. Zwraca też uwagę perfidia lobby autostradowego, które lokalizuje nowe trasy głównie na obszarach leśnych, rolniczych i w okolicach niewielkich miejscowości. Nie jest to przypadek - koszty wykupu gruntów, wyburzeń i prac terenowych w dużych aglomeracjach i ich okolicach byłyby niewspółmiernie wyższe, co stawiałoby pod znakiem zapytania finansowe możliwości inwestorów. **Taniej i wygodniej jest zepchnąć skutki takich pomysłów na barki najsłabszych - bezbronnej przyrody, rolników i mieszkańców małych miast i wsi, którzy z autostrad korzystają najrzadziej. Tych ostatnich, przy odrobinie wysiłku, można skutecznie zainfekować wiarą w „nowe miejsca pracy” i „inwestycje”, lecz gdy już autostrada powstanie, otrzymają jedynie smród spalin i hałas przejeżdżających TIR-ów, a najwięksi szczęściarze posadę za 700 zł miesięcznie w „barze drogowca”.**

Obrona poszczególnych cennych miejsc niszczonej przez autostrady to jedno. Ale znacznie ważniejsza w szerszej perspektywie jest krytyka samego sensu i celu programu budowy autostrad,

bo takich miejsc, jak opisane wyżej są w całej Polsce na trasie przebiegu nowych inwestycji drogowych setki, jeśli nie tysiące. I wszystkich, miejsce po miejscu, nie zdołamy obronić nawet gdyby było nas o wiele, wiele więcej.

Remigiusz Okraska



Kolumna „Śląsk” sponsorowana jest przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Katowicach.