

Rezerwat przyrody zagrożony budową autostrady

Planowana autostrada A4 na odcinku Kraków-Rzeszów naruszy obszar rezerwatu „Debrza” pod Tarnowem. Rezerwat utworzony został w 1995 r. dla ochrony naturalnych zbiorowisk leśnych z fragmentami dobrze zachowanych starodrzewów. Wg lokalizacji autostrady zaplanowanej w 1998 r., fragment powierzchni rezerwatu zostanie całkowicie zniszczony, zaś cały obszar znajdzie się w strefie bezpośredniego oddziaływania drogi.

Wartości przyrodnicze

Rezerwat „Debrza” zajmuje powierzchnię 9,5 ha i położony jest w granicach administracyjnych miasta Tarnowa. Utworzony został dla ochrony dobrze zachowanego fragmentu lasu, zbliżonego składem i budową do zbiorowisk naturalnych. Choć cały obszar tworzy stosunkowo niewielki, zwarty kompleks leśny, to posiada znaczącą wartość przyrodniczą. O wartości tej decydują przede wszystkim fragmenty lasów grądowych (typu niskiego i wysokiego) o dobrze wykształconej strukturze i dobrze rozwiniętych warstwach podszytu i runa. Drzewostan posiada duże powierzchnie w wieku przekraczającym 100 lat. Liczne są okazałe lipy i dęby – których wiek przekracza 250 lat – o wymiarach odpowiadających drzewom pomnikowym. Na terenie rezerwatu występują rośliny objęte ochroną gatunkową: bluszcz pospolity, konwalia majowa, kopytnik pospolity i kruszyna pospolita.

Kompleks leśny stwarza doskonale warunki siedliskowe dla ptaków. Występuje tam ponad 20 gatunków – w większości objętych ochroną gatunkową. Spotkać tam można m.in. dzięcioła zielonego i dzięcioła dużego, puszczyka, pójdzkę, kowalika, piecuszka, ziębę i sikory. Faunę rezerwatu tworzą także inne zwierzęta chronione – dwa gatunki żab, jeź wschodni, łasica łaska, wiewiórka i ropucha szara.

Walory przyrodnicze rezerwatu podnosi fakt, że znajduje się on w granicach administracyjnych dużego miasta i będąc bezpośrednio otoczony terenami zagospodarowanymi, stanowi cenny obszar siedliskowy o wysokim poziomie bioróżnorodności.



Zagrożenia antropogeniczne

Bezpośrednia granica miasta nie wpływa korzystnie na utrzymanie walorów przyrodniczych rezerwatu. Już obecnie znajduje się on pod silną presją związaną głównie z rekreacją i turystyką oraz nielegalnymi inwestycjami, hodowlami zwierząt futerkowych i linią telekomunikacyjną. Rezerwatowi zagrażają także wycieki ścieków z terenów osadniczych przylegających do jego granic oraz nielegalna eksploatacja kopalin pospolitych. Pomimo iż wymienione oddziaływania są obecne od wielu lat, w badaniach prowadzonych w 2001 r. na potrzeby opracowania planu ochrony rezerwatu, nie stwierdzono istotnych zagrożeń dla utrzymania większości procesów ekologicznych i trwałości ekosystemów leśnych. Stwierdzono natomiast jednoznacznie, że planowana budowa odcinka autostrady A4 będzie miała kluczowe znaczenie dla utrzymania wartości przyrodniczych tego terenu.

Wpływ autostrady na wartości przyrodnicze

Wspomniany wcześniej plan ochrony dla rezerwatu „Debrza” został opracowany i wprowadzony w życie w 2001 r. Autorzy wskazują na wysoce szkodliwe oddziaływanie planowanej autostrady, dotyczące całkowitego zniszczenia 0,31 ha powierzchni rezerwatu oraz narażenie całego obszaru na bezpośrednie, negatywne oddziaływania drogi. Plan postuluje podjęcie działań zmierzających do zmiany planowanego przebiegu lub – gdy nie będzie to możliwe – zastosowanie skutecznego ekranowania obszaru rezerwatu od niekorzystnych wpływów ruchu drogowego. W opracowanej do tej pory dokumentacji związanej z budową autostrady zakłada się dwa możliwe warianty przebiegu w obszarze rezerwatu „Debrza”.

W **wariantcie I** oś autostrady przebiega nad terenem rezerwatu na wiadukcie, którego przyczółki zlokalizowane są poza jego granicami. W tym wariantcie droga wkracza bezpośrednio w granice rezerwatu, sięgając ok. 25 m w głąb obszaru chronionego. Budowa wiaduktu zniszczy fragment lasu wykształconego w tym rejonie. Przy realizacji prac budowlanych konieczne będzie wycięcie przynajmniej kilku sędziwych drzew tworzących wyższe piętra drzewostanu, w tym dębu szypułkowego o obwodzie 350 cm. Budowa autostrady w omawianym wariantcie, poza bezpośrednimi, jednorazowymi zniszczeniami fragmentu zbiorowiska leśnego niesie dla rezerwatu „Debrza” szereg innych zagrożeń dodatkowych, m.in. zniszczenie zadrzewień ochronnych w strefie otuliny rezerwatu, zmianę stosunków wodnych, szkodliwe oddziaływanie hałasu i tworzenie barier migracyjnych dla lokalnej fauny. Wieloletnie oddziaływanie i zwiększone nasilenie czynników szkodliwych prowadzić będzie nieuchronnie do osłabienia żywotności i w końcu do ustępowania przynajmniej niektórych gatunków roślin i zwierząt.

Wariant II zakłada przesunięcie osi autostrady o 40 m, co umożliwi uniknięcie kolizji z terenem rezerwatu, powoduje natomiast konieczność zmiany grani wyznaczonego wcześniej pasa drogowego o ok. 800 m. Rozwiązanie to powoduje oddalenie prac budowlanych poza granice rezerwatu. Budowa autostrady nie spowoduje wtedy bezpośrednich zniszczeń w drzewostanie, uniknie się także wielu dalszych niekorzystnych skutków ekologicznych, gdyż przesunięcie trasy autostrady osłabi z pewnością rozprzestrzenianie się szkodliwych zanieczyszczeń drogowych na teren rezerwatu. Pozwoli też na zachowanie przynajmniej części zadrzewień istniejących w najbliższym sąsiedztwie objętego ochroną kompleksu leśnego – ważnych dla funkcjonowania ekosystemu ekotonalnego na obrzeżu rezerwatu. Jednocześnie omawiany wariant zakłada budowę dłuższego wiaduktu, co będzie korzystniejsze z punktu widzenia możliwości migracji zwierząt.



Fot. Rafał Kurek

Działania zapobiegawcze

Plan ochrony rezerwatu podkreślał konieczność zmiany lokalizacji planowanej autostrady lub – gdy okaże się to niemożliwe – podjęcie działań technicznych w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drogi. Inwestor – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Krakowie – utrzymuje, że nie ma możliwości zmiany przebiegu wytyczonych w 1998 r. pasów drogowych dla autostrady A4. Chcąc ochronić rezerwat przed zniszczeniem, zaproponowano dodatkowy wariant przebiegu (wariant II), zakładający maksymalne odsunięcie krawędzi budowanej drogi od granic rezerwatu. Przygotowane zostało opracowanie analizujące wpływ dwóch wariantów przebiegu na funkcjonowanie chronionego obszaru, które wykazało, że wybór wariantu II, w połączeniu z dodatkowymi urządzeniami ekranującymi przenikanie szkodliwych emisji do środowiska, uchroni przed degradacją wartości przyrodnicze rezerwatu „Debrza”. Wdrożenie wariantu II będzie się wiązało z większymi kosztami realizacji inwestycji i wykonaniem szeregu dodatkowych prac. Pozostaje mieć nadzieję, że wariant ten zostanie wybrany i ochrona wartości przyrodniczych odegra istotną rolę w tym wyborze.

Rafał Kurek