

# Ptaki lasów i bagien nad Rospudą

Budowa obwodnicy Augustowa przez bagna doliny Rospudy miała swoich promotorów w osobie byłego ministra środowiska, prof. Jana Szyszki, oraz dawnego Podlaskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków (PTOP).

Do tego, że minister środowiska – zamiast ją chronić – przyrodzie szkodzi, Rzeczypospolita zdążyła mnie już przyzwyczaić. Nie wiem tylko dlaczego wzorcowo szkodliwa dla przyrody działalność ministra Szyszki uzyskała aprobatę PTOPI. Oficjalnie PTOPI promowało ciekawy pogląd o tym, że budowa obwodnicy w wariantcie przez sam środek bagien Rospudy i przez ok. 6 km lasów Puszczy Augustowskiej mniej zaszkodzi ptactwu i przyrodzie, niż ominięcie lasów i bagien w okolicach miejscowości Chodorki. Cóż, zdawałoby się, że od poważnego stowarzyszenia, które z sukcesami podejmuje aktywną ochronę ptactwa, moglibyśmy wymagać chociaż minimalnego poziomu naukowej wiedzy.



Fot. Piotr Morawski

Ze względu na duże zagrożenie, jakie niesie budowa obwodnicy Augustowa dla unikatowych torfowisk Rospudy i ptactwa lęgowego, niezależni drogowcy zaproponowali inny przebieg obwodnicy. Miałyby ona biec przez pola i łąki, omijając od zachodu torfowiska Rospudy oraz Puszcze Augustowską (będącą Obszarem Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000). Jednak, według PTOPI, alternatywny wariant biegu obwodnicy polami i łąkami przez Chodorki miał bardziej zaszkodzić przyrodzie i ptactwu, niż wariant przez sam środek bagien i lasów. Dlaczego?

## Kryteria oceny wpływu obwodnicy na ptactwo

Jak wybrać wariant przebiegu obwodnicy Augustowa, który w jak najmniejszym stopniu wpłynie na spadek różnorodności gatunkowej (bioróżnorodności) ptactwa? Stosowanym w tym celu kryterium są tzw. priorytety ochrony gatunkowej, tj. lista najbardziej narażonych na wyginięcie ptaków, wymienionych w załączniku I Dyrektywy Ptasiej. Drugim kryterium jest stopień zagrożenia wymarciem (wg Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt) oraz wieloletnie trendy liczebności.

Musimy pamiętać, że różnorodność gatunkowa ptactwa lęgowego wzrasta wprost proporcjonalnie do wysokości roślinności i różnorodności gatunkowej siedliska ptaków. Dlatego najbogatsze w gatunki ptaków są pierwotne lasy tropikalne (gdzie najwyższe piętro drzew sięga powyżej 100 m wysokości), a najuboższe – ukształtowane przez człowieka, monotonne, wielohektarowe pola. W Polsce największa bioróżnorodność ptaków występuje w resztkach lasów pierwotnych pod Białowieżą oraz miejscami w Karpatach (tutaj wysokość górnego piętra świerków i jodeł osiąga 50 m), a najmniejsza na intensywnie uprawianych polach zachodniej Polski. Zatem, bioróżnorodność ptaków w naturalnych bagnach jest znacznie większa niż łąk powstałych z nich w wyniku melioracji. Tym samym wiemy, że bioróżnorodność ptactwa lasów gospodarczych jest kilkakrotnie większa niż pól. Dlatego prowadząc taką inwestycję liniową, jaką jest droga planowana na gruntach polnych i łąkowych, niszczyliśmy siedliska bytowania mniejszej liczby gatunków ptactwa, niż budując drogę przez lasy zagospodarowane, a nie daj Boże przez naturalne fragmenty lasów i bagien.

## Akceptowany przez PTOP wariant obwodnicy

W lasach Obrębu Rozpuda i bagnach Rospudy występuje ponad 140 gatunków ptaków lęgowych i prawdopodobnie lęgowych, w tym 28 gatunków rzadkich i wymierających z Dyrektywy Ptasiej. Spośród tych 28 najbardziej narażonych na wyginięcie gatunków, w lasach obrębu Rozpuda występuje 17 (bocian czarny, trzmielojad, orzeł bielik, orlik krzykliwy, kania czarna, gadożer, głuszec, jarząbek, lelek kozodój, żuraw, sóweczka, włośchatka, dzięcioł średni, dzięcioł czarny, dzięcioł biało-grzbiety, muchołówka mała, lerka), w bagnach i wodach Rospudy kolejnych 6 (błotniak stawowy, zimorodek, dublet, sowa błotna, derkacz, kropiatka), natomiast pola i łąki, którymi też przebiega ten wariant obwodnicy, zamieszkuje 5 gatunków (bocian biały, świergotek polny, gąsiorek, jarzębatka i ortolan).



Fot. Piotr Morawski

Ponieważ gatunki z Dyrektywy Ptasiej są najbardziej narażone na wyginięcie, kraje unijne mają kłaść szczególny nacisk na ochronę ich najważniejszych siedlisk lęgowych. To, że liczebność kilku z tych gatunków wzrasta w ostatnich latach (np. bielik, błotniak stawowy, bocian czarny, żuraw), nie zwalnia nas z dalszej ochrony tych gatunków. Tym bardziej, że liczebność wielu z nich wciąż maleje (np. głuszec, gadożer, dubelt, sowa błotna, dzięcioł biało-grzbiety, kropiatka). W skali kraju liczebność większości z tych gatunków mieści się w przedziale 500-1000 par lęgowych (bielik, kania czarna, głuszec, sóweczka, dzięcioł biało-grzbiety, dubelt) oraz 1000-5000 par (bocian czarny, błotniak stawowy, dzięcioł średni, żuraw, kropiatka). Z kolei skrajnie mała jest liczebność gadożera (10-20 par) i sowy błotnej (20-100 par). Za wyjątkiem derkacza, tylko liczebność ptaków polno-łąkowych przekracza poziom 5000 par lęgowych, osiągając ok. 40000 par (bocian biały), 80-100000 (ortolan) i ponad 300000 (gąsiorek). Liczebność lerki, świergotka polnego i jarzębatka można szacować na kilkanaście, kilkadziesiąt tysięcy, a może nawet ponad 100000 (Tomiałojć i Stawarczyk 2003). Generalnie, w porównaniu np. z ptakami drapieżnymi, są to gatunki pospolite!

W całej Puszczy Augustowskiej bytuje około 28-31 rzadkich i ginących ptaków z Dyrektywy Ptasiej. Tymczasem rząd PiS-u uparcie forsował budowę obwodnicy Augustowa dosłownie przez sam środek siedlisk rzadkiego, chronionego Dyrektywą Ptasią ptactwa na terenie Obrębu Rozpuda. Obwodnica w tym miejscu, z tysiącami jeżdżących po niej tirów dziennie, oddziaływałaby bezpośrednio (zniszczenie siedlisk lęgowych) i pośrednio (hałas, penetracja ludzka, fragmentacja siedlisk leśnych) na ptaki po obu stronach drogi. Z różnych badań wiemy, że wpływ dróg ekspresowych i autostrad na ptactwo może oddziaływać nawet do kilku kilometrów po obu stronach!

Tymczasem na zlecenie inwestora, Pugacewicz i Tumiel (2005) przeprowadzili inwentaryzację ptactwa w pasie 750 m po obu stronach drogi. Dlaczego tylko 750 m? Nikt z PTOP nie zwrócił na ten ważny problem jakiegokolwiek uwagi. Ani rzetelna inwentaryzacja Pugacewicza i Tumiel (2005), ani też jakieś dane, na które musiało się przecież powoływać PTOP, nie wykazywały, że na terenie przeciętym na pół planowaną obwodnicą występują rzadkie **bociany czarne** (a jest ich tam 2-3 pary lęgowe). **Orla bielika** również nikt przede mną nie znalazł, a zajmowane przez niego gniazdo znajduje się w odległości znacznie mniejszej niż 1 km od miejsca planowanej obwodnicy! Kto z miłośników ptactwa z PTOP lub z MŚ zadał sobie trud, by sprawdzić, czy tutaj przypadkiem bieliki gdzieś nie gniazdują? A gniazdo to, wg informacji miejscowej ludności, która pokazała mi je jako leśnikowi, istnieje już ponad 20 lat!

Dalej, **kania czarna** (300-400 par lęgowych w Polsce) też się na tym terenie gnieździ, tylko nie wiadomo, czy regularnie i gdzie. Pugacewicz i Tumiel (2005) w pasie szerokości 1,5 km wykryli 19

gatunków z Dyrektywy Ptasiej. Oczywiście jest, że nie mieli żadnych szans na wykrycie w rozległych bagnach nad Rospudą takich niezwykle rzadkich w skali UE gatunków, jak **dublet**, **sowa błotna**, **gadożer** i **sóweczka**, chociaż występują one na terenie potencjalnego wpływu tej inwestycji.

Trzy spośród najbardziej zagrożonych inwestycją gatunków (głuszec - 1 kogut, orzeł bielik - 1 para, orlik krzykliwy - 2 pary) to ptaki o specjalnym statusie ochronnym w Polsce. Ich stanowiska lęgowe są chronione specjalnie wyznaczanymi, ściśle chronionymi strefami. Wybudowanie tutaj obwodnicy niewątpliwie doprowadzi do opuszczenia stanowiska przez bieliki, których liczebność w kraju wynosi tylko ok. 600 par. Jest to tym większy problem, że bielik do założenia nowego rewiru z gniazdem potrzebuje nie tylko bardzo starego drzewostanu, ale dodatkowo miejsce wokół gniazda musi być prawie wolne od ludzkiej penetracji w okresie wiosennym. Nie znam innego miejsca na tym terenie, gdzie bielik mógłby gniazdować. Z kolei zajmowane od lat gniazdo jednej pary orlika krzykliwego znajduje się na samym pasie projektowanej drogi. W naszym kraju lęgnie się aż 10% światowej populacji tego gatunku (1700-1900 par). Tymczasem ten wariant przebiegu obwodnicy zagraża również drugiej parze orlika (opinia Komitetu Ochrony Orłów), przy 3-4 parach orlików, które tutaj gniazdują.

Puszcza Augustowska jest jednym z 4 ostatnich miejsc występowania głuszca w Polsce, który od wielu lat wykazuje katastrofalny spadek liczebności (dziś ok. 600 sztuk). Dlatego każde istniejące jeszcze lęgowisko (tokowisko) tego gatunku wrażliwego na wszelkie zmiany siedliskowe i obecność człowieka, powinno być otoczone szczególną ochroną. Z wyników badań wiemy, że nawet pocięcie lasu siecią wąskich, utwardzonych żużlem dróg, po których odbywa się głównie pieszy ruch turystyczny, rowerowy, a rzadziej samochodami osobowymi, powoduje, że przylegające do dróg drzewostany są przez głuszce wyraźnie unikane. W efekcie nawet od 20% do 40% powierzchni danego kompleksu leśnego nie jest przez głuszce wykorzystywane! Proszę sobie teraz wyobrazić, jaki wpływ na populację głuszca w Puszczy Augustowskiej miałyby lokalizacja tutaj nie dróżki żwirowej, lecz ekspresowej autostrady! Nie wiem tylko, dlaczego specjaliści z PTO, którzy prowadzą projekt czynnej ochrony głuszca w Puszczy Augustowskiej (!), poparli inwestycję, która przeżywalności i bytności głuszców w tym fragmencie Puszczy wyjątkowo nie służy! Rozgrzeszyć PTO w moich oczach może tylko to, że przywołane przeze mnie wyniki badań ukazały się dopiero w tym roku.

## Alternatywny wariant przebiegu obwodnicy

Tak zwany wariant alternatywny obwodnicy przechodzi tylko na odcinku 1 km przez skraj lasów Puszczy Augustowskiej, co powoduje, że budowa obwodnicy może negatywnie oddziaływać tylko na populację 12 gatunków z Dyrektywy Ptasiej. Są to: z gatunków leśnych - orlik krzykliwy (1 para), kania czarna (ta sama para, co nad Rospudą), jarząbek, żuraw (1 para), lerka; z gatunków wodno-błotnych - zimorodek, derkacz (kilka par), błotniak stawowy (1 para); z gatunków polno-łąkowych - bocian biały, świergotek polny, lerka, gąsiorek, jarząbatka i ortolan.

Trzeba jednak wyraźnie podkreślić, że liczebność tych 6 gatunków polno-łąkowych w kraju, w odróżnieniu od gatunków leśnych wynosi **dziesiątki i setki tysięcy par lęgowych** (Tomiałojć i Stawarczyk 2003). W dodatku ptaki te są bardziej ekologicznie przystosowane do gniazdowania w pobliżu dróg, czego dowodem są liczne gniazda bociana białego spotykane na drogach o dużym nasileniu ruchu! Z tego powodu prawdopodobieństwo stopniowego wymierania ich populacji lęgowych jest znacznie mniejsze, niż w przypadku skrajnie nielicznych populacji, nie przekraczających 500-1000 par (np. sóweczka, głuszec, dzięcioł białogrzbiety).

Właściwie to nie wiem, dlaczego w PTO udają, że nie wiedzą o tym, iż bocian biały, w odróżnieniu od swego leśnego krewniaka, bociana czarnego, przystosował się do gniazdowania nawet w bliskim sąsiedztwie dróg ekspresowych. Natomiast bocian czarny, o czym wie każdy dobry leśnik i ornitolog,

wymaga spokoju do bytowania w środowisku leśnym. Ufam, że w PTOPIE też to wiedzą, i lekcję z popełnionego nad Rospudą błędu wyciągnęli.

Grzegorz Osojca-Kraśiński

- Tomiałojć L., Stawarczyk T., *Awifauna Polski. Rozmieszczenie, liczebność i zmiany*, ProNatura, Wrocław 2003.

- Pugacewicz Z., Tumiel T., *Ocena oddziaływania projektowanej obwodnicy Augustowa na awifaunę lęgową*, Ekspertyza na zlecenie GDDKiA, 2005.