

Uniknąć błędów poprzedników. Rozmowa z Mariuszem Rybackim

Skąd wzięło się u Pana zainteresowanie płazami?

Mariusz Rybacki: Już od dziecka interesowałem się życiem stawu, który znajdował się 200 metrów od rodzinnego domu na wsi. Na początku lat 70. były tylko dwa programy telewizyjne z ubogim repertuarem, dlatego mieliśmy własny, trzeci kanał: wieczorem siadaliśmy z ojcem przed akwariem z ciernikami (później traszkami) i obserwowaliśmy zaloty, walki, składanie jaj. Pierwsze płazie wspomnienia wiążą się z moim psem Kruczkiem, dzięki któremu odkryłem stanowisko najciekawszego płaza żyjącego w okolicy. Byliśmy na żwirowni, gdzie zbierałem skamieliny. Kruczek zaczął rozgrzebywać nory i nagle z hałd piasku wyłoniły się dziwne płazy z paskiem na grzbiecie. Dopiero później dowiedziałem się, że są to ropuchy paskówki, należące do najrzadszych płazów krajowych. Na tej żwirowni złapałem też pierwszą w życiu żabę wodną, była to najdłużej łowiona żaba w moim życiu (ponad godzinę). Z czasem cierniki w akwariu zastąpiły traszki grzebieniaste i larwy innych płazów, a w sąsiednim terrarium żyły paskówki, rzekotki i grzebiuszki ziemne. Najwięcej frajdy dostarczało ich karmienie pokarmem najwyższej jakości – różnymi bezkręgowcami prosto z ogrodu, stawu i łąki.



Ropucha paskówka, od której wszystko się zaczęło. Fot. Mariusz Rybacki

Moje zainteresowania rozwinęły się, gdy w liceum kupiłem klucz do oznaczania płazów, autorstwa prof. Leszka Bergera, jednego z najwybitniejszych herpetologów polskich, który pracował w tym czasie w Polskiej Akademii Nauk w Poznaniu. Rodzice chcieli, żebym studiował medycynę, ale ja wybrałem biologię i od pierwszych dni w Poznaniu szukałem kontaktu z prof. Bergerem, bo byłem pewien, że moja praca magisterska musi być związana z płazami. Początkowo chciałem pisać pracę faunistyczną o płazach mojej wioski, Wysokiej Kamieńskiej koło Wolina, ale prof. Berger – największy wtedy w Europie specjalista od żab zielonych – szybko przekonał mnie, abym zajął się tą bardzo ciekawą i trudną grupą płazów. Dlatego tematem pracy magisterskiej oraz rozprawy doktorskiej była struktura i reprodukcja populacji żab zielonych wysp Wolin i Uznam.

Już na początku kariery naukowej interesowałem się czynną ochroną płazów, którą ówczesni naukowcy traktowali lekceważąco. Po prostu „moda” na ochronę czynną jeszcze wtedy do Polski nie dotarła. Na początku lat 80. zacząłem jeździć w Pieniny, gdzie trwała budowa Zbiornika Czorsztyńskiego, a w dolinie Dunajca powstały dziesiątki wyrobisk żwiru i kamieni, wypełnionych wodą – prawdziwy raj dla płazów. W Pieninach, które odwiedzam nadal, pobiłem kilka swoich

herpetologicznych rekordów oraz zdobyłem kolejne, cenne doświadczenia: najwięcej ropuch szarych (700), traszek (400) i salamander (100) złapanych w ciągu jednego dnia lub nocy, pierwsze ukąszenie przez żmiję. Potem zakres moich zainteresowań poszerzyłem o kolejne tematy, m.in. śmiertelność płazów na drogach, reprodukcja żab zielonych wyspy Bornholm, ekologia traszki grzebieniastej i kumaka nizinnego, biologia i ekologia żółwia błotnego, gady Pienin, ekologia gniewosza plamistego (również w Pieninach, gdzie żyje jedna z najliczniejszych, krajowych populacji tego rzadkiego gatunku). Od kilku lat zajmuję się również monitoringiem i ochroną płazów na budowanych drogach, starając się niwelować negatywne skutki źle opracowanych raportów środowiskowych.

Moje zainteresowania herpetologiczne to także hobby w szerokim zakresie. Oprócz znaczków z płazami i żółwiami, zbieram również monety, banknoty i figurki. Do największych ciekawostek w mojej kolekcji należy zbiór 30 niemieckich banknotów zastępczych (emitowanych głównie w czasach kryzysu przez miasta i gminy) z żabami z lat 1920–39 oraz kilkadziesiąt drewnianych japońskich figurek, tzw. netsuke, których używano jako wisiorów noszonych przy pasku. Mam również dość dużą biblioteczkę herpetologiczną, nastawioną głównie na podręczniki z ekologii, biologii i zoogeografii oraz monografie gatunków żyjących w Europie Środkowej.



Kilkadziesiąt traszek grzebieniastych i kumaków nizinnych (gatunki Natura 2000) uratowanych na autostradzie A2. Fot. Mariusz Rybacki

Bada Pan od lat śmiertelność płazów na drogach. Jak bardzo powszechne jest to zjawisko w skali Europy i Polski?

Problemem śmiertelności płazów na drogach zainteresowałem się w już 1992 r., gdy w Polsce jeszcze się o tym praktycznie nie mówiło. Prowadziłem wtedy badania nad wpływem Zbiornika Czorsztyńskiego na płazy Pienin. I jak to często bywa w badaniach terenowych, dofinansowanie pojawiło się dopiero pod koniec września, gdy płazy kończyły już aktywność. Żeby „uruchomić” pieniądze, musiałem jechać w teren, mimo że nie widziałem w tym sensu. Siedziałem więc w Krościenku nad Dunajcem, popijając piwo i zastanawiając się, co zrobić, żeby ten wyjazd miał jednak jakiś sens. Wtedy przypomniałem sobie rozjechaną żabę trawną na pobliskiej drodze. Nagłe olśnienie i przez dwa następne dni obszedłem Pieniński Park Narodowy, od Krościenka do Sromowiec Niżnych (19 km). Znalazłem 350 rozjechanych płazów, w kolejnych latach uzupełniałem wyniki.

Efektom tych badań była pierwsza w Polsce (1995) praca poświęcona śmiertelności płazów na drogach oraz jedna z pierwszych (1997) akcji ogradzania dróg i przenoszenia płazów do zbiorników. Już od 15 lat pracownicy PPN ratują w ten sposób 3–4 tysiące ropuch szarych rocznie, w pobliżu

przystani flisackiej w Sromowcach Wyżnich-Kątach.

Problem śmiertelności płazów na drogach nasila się na całym świecie od wielu lat, wraz ze wzrostem liczby samochodów, np. w Polsce z 9 mln w 1990 do 19 mln w 2007 r. Pierwsza wzmianka na ten temat (żaby trawne pod Londynem) w pracy naukowej pojawiła się w 1935 r. O skali tego zjawiska można wnioskować tylko pośrednio na podstawie cząstkowych wyników badań. Rzadko podaje się szacunki dla całego kraju. W latach 60. Duńczycy oszacowali liczbę płazów zabitych na drogach na około 6 mln rocznie, a Niemcy straty w populacji tylko ropuchy szarej (to ona najczęściej ginie na drogach, bo jest pospolita i wolno się porusza) na 4,5 mln osobników. Takich danych z Polski nie ma. W kilku miejscach, gdzie prowadzono szczegółowe badania, śmiertelność płazów w ciągu roku wynosiła od około 120 (Wielkopolska), przez 200 (Pieniny), do nawet niemal 1000 (Góry Stołowe) płazów na 100 m drogi. Są to jedne z najwyższych wartości zanotowanych w Polsce.

W Europie pierwsze akcje ratowania płazów rozpoczęli Szwajcarzy w 1968 r., tam zbudowano także pierwsze przejście (1969) w okolicach Zurychu. Obecnie ścisłą czołówkę wśród „ochroniarzy żab” na drogach stanowią Niemcy, którzy mają dobrze rozwinięty amatorski ruch herpetologiczny. Niemieckie firmy również jako pierwsze w Europie rozwijały technologie budowy ogrodzeń dróg i tuneli dla płazów i innych zwierząt. Obecnie rozwiązania te są zainstalowane w kilku miejscach w Polsce, m.in. w Parku Narodowym Gór Stołowych, Roztoczańskim PN, Wigierskim Parku Krajobrazowym, Parku Krajobrazowym Doliny Słupi. Co roku ratuje się tam od kilku do kilkunastu tysięcy płazów.



Ropuchy szare - najwięksi „pechowcy” wśród płazów - co roku na drogach giną ich tysiące. Fot. Mariusz Rybacki

Dlaczego powstanie „Poradnika ochrony płazów” jest ważne?

Po pierwsze - takiego poradnika nie było nie tylko w Polsce, ale prawdopodobnie także w Europie. Po drugie, do niedawna zagrożenie płazów na szlakach komunikacyjnych były niedoceniane - budując drogi myślano głównie o ochronie dużych ssaków i to dla nich projektowano większość przejść. Poradnik pozwoli na wdrożenie najbardziej efektywnych metod ochrony płazów i przyczyni się do przywrócenia równowagi pomiędzy ssakami a płazami. Powinniśmy chronić nie tylko to, co jest duże, ładne i budzi większą sympatię, np. sarnę, lecz również to, co jest bardziej zagrożone, np. ropuchę, która jest bardzo pożytecznym zwierzakiem. Spośród wszystkich grup kręgowców to właśnie płazy są najbardziej narażone na negatywne oddziaływanie szlaków komunikacyjnych i to zarówno w czasie ich budowy - niszczenie miejsc rozrodu, jak również później, gdy ruch tysięcy samochodów prowadzi do stopniowego zaniku całych populacji.

Pisząc ten poradnik, chciałem doprowadzić do zmiany sposobu myślenia przyrodników

opracowujących raporty o oddziaływaniu na środowisko (konieczne przy każdej większej inwestycji) oraz urzędników RDOŚ (Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska) i GDDKiA (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad). Raporty te są często beznadziejne w kwestii rozpoznania populacji płazów i potrzeb ich ochrony, a mimo to są akceptowane przez urzędników. Poradnik ma zmienić sposób ich myślenia i uzmysłowić, jak ogromne jest znaczenie inwentaryzacji płazów, wykonywanej na etapie przedprojektowym oraz budowy zbiorników zastępczych dla efektywności i ekonomiki działań podejmowanych dla ochrony tych zwierząt na drogach. Lektura poradnika pozwala przyrodnikom na wybór najważniejszych analiz i najlepszych metod, które muszą być wykonane w raporcie, a urzędnikom na jego rzetelną ocenę. Jedni i drudzy powinni zdawać sobie sprawę z tego, że czas fuszerek już minął i ktoś będzie musiał – wcześniej czy później – poprawić źle wykonane ogrodzenie lub przejście dla płazów.

Dla zobrazowania tego problemu przytoczę kilka przykładów „z życia wziętych”, czyli z takich złych raportów, ocenionych jednak pozytywnie przez urzędników. Było to np. niewykazanie kilkudziesięciu zbiorników wielkości 100–5000 m² w pasie drogi czy brak zaleceń budowy zbiorników zastępczych, bez których płazy zginą. Kolejnym przykładem było stwierdzenie „brak płazów” w miejscu, gdzie znaleziono ich ponad 5000, a także przypadek projektowania przejść w suchym lesie, ale nie w miejscu, gdzie wędruje co roku 3000 płazów. Wprawdzie urzędnicy nie są specjalistami od płazów, ale po pierwsze – mogą się konsultować z herpetologami, którzy nie wszystko robią za pieniądze, a po drugie – nie ruszając się sprzed własnego komputera mogą w ciągu godziny sprawdzić, czy rzeczywiście na 50-kilometrowym odcinku nie ma żadnych zbiorników w pasie drogowym.

Podam też przykład kontaktu z urzędnikiem ds. środowiskowych. Poproszono mnie o skonsultowanie projektu budowy, zrobiłem to bezpłatnie, wytykając jednocześnie istotne braki w dokumentacji i... od tej pory kontakt się urwał. Chyba okazałem się ekspertem zbyt kłopotliwym.

Co zmienia istnienie poradnika dla projektantów dróg i urzędników?

Poradnik pozwoli na uniknięcie wielu błędów popełnianych przez poprzedników – nie tylko przez projektantów, lecz także urzędników. Jeżeli urzędnik wie, że dane rozwiązanie techniczne jest złe, to nie zaakceptuje projektu budowlanego. Obecnie bardzo dużo zależy od urzędników różnych instytucji, którzy przystawiają pieczętkę na wniosku o pozwoleniu na budowę lub nie zrobią tego. Oni powinni być sitem odrzucającym złe technologie proekologiczne, które trzeba będzie później poprawiać, tak jak np. na szczecińskim odcinku trasy S3 (błędy w montażu ogrodzeń, rozpisano kolejny przetarg na nowe ogrodzenie), szczególnie gdy większość dróg jest dofinansowana przez Unię Europejską, która oczekuje pozytywnych rozwiązań, także w sferze ekologii, i potrafi nas z tego rozliczać.

Właśnie brak tej wiedzy (co jest dobre, a co złe) wśród urzędników stanowi jeden z większych problemów w efektywnej ochronie płazów i poradnik ma to zmienić. Przecież tunele pod drogami i setki kilometrów ogrodzeń stałych to bardzo kosztowne inwestycje. Koszty te rosną jeszcze bardziej, gdy po roku czy dwóch trzeba będzie wykonać szereg poprawek, a trasa jest już użytkowana. Ale koszty te można znacząco obniżyć, jeżeli w odpowiedni sposób przeprowadzi się inwentaryzację miejsc rozrodu i szlaków migracji oraz zastosuje odpowiednie rozwiązania techniczne. Wtedy tunele dla płazów powstaną nie tylko „na oko”, na podstawie mapy, lecz tam, gdzie płazy rzeczywiście wędrują w dużej liczbie. Taka inwentaryzacja pozwoli więc na ograniczenie liczby kosztownych tuneli, w miejsce których powstaną zastępcze zbiorniki rozrodcze dla płazów – dużo tańsze i zdecydowanie bardziej efektywne w ochronie płazów. A dodatkowo – kwestia bardzo ważna – pozytywny wydzźwięk medialny: może drogo, ale warto, ponieważ straty mogą być ogromne (tysiące zabitych).



Aby „odpocząć” od płazów jadę w Pieniny na gniewosze plamiste. Niektóre z nich bardzo przypominają żmije.

Niestety w mediach można zobaczyć i takie „kwiatki”: wiosną 2011 r. telewizja Polsat zamieściła w głównych wiadomościach newsa z budowy autostrady A2, w którym padły zdania: „200 milionów na ochronę zwierząt”, „ile za to można wybudować dróg w gminie”, a do tego obrazek, jak ekolodzy uganiają się za jedną (!) żabą na autostradzie. Odpowiedzialność za to ponosi dziennikarz, który maksymalnie skrócił wyjaśnienia ekologów, a pozwolił na szerokie wywody krytycznych urzędników i rolników. Całkowita porażka na linii ekologia – społeczeństwo!

Na ile realne jest wdrożenie zaleceń z poradnika przy obecnie projektowanych i budowanych drogach, a na ile przeprowadzenie zmian przy już istniejących?

Wbrew pozorom – i negatywnym praktykom stosowanym dotychczas – jest to realne w obu przypadkach. Oczywiście nowe typy przejść czy innych elementów związanych z ochroną płazów dużo łatwiej wprowadzić na etapie projektowym. I wydaje mi się, że w tej kwestii nastąpią pozytywne zmiany. Proszę porównać, jak marne zabezpieczenia szlaków migracji zwierząt znajdują się np. na niektórych starszych autostradach niemieckich czy na zbudowanej kilka lat temu autostradzie A2 Poznań – Konin, z zabezpieczeniami, które powstają na obecnie budowanych autostradach czy drogach ekspresowych. Różnice są bardzo duże. Na autostradzie konińskiej przejścia dla płazów są nieliczne i nie ma siatek dogęszczających o małych oczkach, a na autostradzie Słubice – Nowy Tomyśl jest ich kilkadziesiąt i montuje się siatki dogęszczające. Oczywiście popełniane są przy tym pewne błędy, ale właśnie to powinien zmienić poradnik, wskazując na stosowanie odpowiednich technologii i technik montażu. Dlatego możemy oczekiwać, że kolejne drogi będą zabezpieczane jeszcze lepiej.

Jeżeli chodzi o wdrożenia zaleceń na drogach obecnie budowanych, to również – obok przykładów negatywnych – można znaleźć przykłady pozytywne. Pozytywny efekt często zależy bardziej od ludzi niż od pieniędzy, czyli jeżeli właściwy człowiek znajdzie się na właściwym miejscu i potrafi udowodnić swoje racje, to nawet w przypadku źle opracowanego raportu środowiskowego są szanse na zmiany i rozszerzenie zakresu działań związanych z czynną ochroną płazów. Weźmy kilka przykładów z nowych działań na budowie autostrady A2, których nie było w decyzjach środowiskowych wydanych przez wojewodów, czyli nie trzeba było ich realizować: zwiększono dwukrotnie (o kilkanaście kilometrów) długość zalecanych ogrodzeń tymczasowych (chronią płazy przed wejściem na teren budowy), zaprojektowano kilkanaście zastępczych zbiorników rozrodczych dla płazów, wprowadzono ogradzanie zbiorników retencyjnych, które stanowią duże zagrożenie dla płazów ze względu na skażenie wody. Te działania są już realizowane od wielu miesięcy, pomimo że

poradnik ukazał się dopiero teraz.



Mariusz Rybacki i żaba wodna na Bornholmie

Pamiętajmy jednak, że droga aktualnie budowana ma zatwierdzony projekt budowlany w długotrwałym procesie (kilkuletnim) i bardzo trudno zmienić go bez dużych utrudnień i opóźnień w budowie. Dlatego rzadko dokonuje się w nim tak istotnych zmian, jak np. budowa nowych tuneli dla zwierząt, które przecież przecinają cały pas drogi w poprzek. Jednak realizacja wszelkich rozwiązań technicznych poza jezdnią (ogrodzenia, zbiorniki) nie jest tak skomplikowana i nie powoduje na ogół istotnych zmian w projekcie. Podobną sytuację mamy w przypadku dróg już wybudowanych – zawsze można dobudować ogrodzenia, zmienić jego typ czy wybudować zbiornik rozrodczy. Koszty będą wprawdzie wyższe niż w przypadku dróg dopiero projektowanych, jednak inwestycje te nie zakłócą w istotny sposób funkcjonowania drogi.

Jakie jest Pana marzenie jako herpetologa?

Jest to własny staw przy moim domu, blisko lasu liściastego (więcej płazów), ogrodzony profesjonalnym ogrodzeniem z monitoringiem elektronicznym, który pozwoli mi na kontrolowanie – codziennie przed śniadaniem – co przyszło lub co chce z niego wyjść. Dzięki temu będę mógł śledzić życie wszystkich „moich” traszek i kumaków, z którymi doczekam emerytury, i dzięki którym będzie ona bardzo aktywna i przyjemna. A przy tym kilka publikacji, na podstawie wieloletnich obserwacji.

Dziękuję za rozmowę.

Dr Mariusz Rybacki – herpetolog. Pracownik Instytutu Środowiska Rolniczego i Leśnego w Poznaniu. Specjalizuje się w biologii, ekologii i metodach czynnej ochrony płazów i gadów. Prowadzi badania nad funkcjonowaniem populacji płazów w krajobrazie rolniczym, śmiertelnością na drogach, herpetofauną Pienin oraz reprodukcją żab zielonych na wyspach Wolin i Bornholm. Autor wielu prac o zagrożeniach i ochronie płazów, w tym pierwszych w Polsce prac o śmiertelności na drogach i metodach ochrony szlaków migracji płazów. Współautor „Atlasu płazów i gadów Polski” i monografii poświęconych gatunkom z listy Natura 2000 (żółw błotny, traszka grzebieniasta i kumak nizinny). Krajowy koordynator międzynarodowego programu LIFE: Ochrona żółwia błotnego i płazów na nizinach północnej Europy, ekspert monitoringu herpetofauny w Polsce.