

Do ideału wciąż daleko. Rozmowa z Markiem Sołtysiakiem

Skąd wzięło się u Ciebie zainteresowanie płazami?

Marek Sołtysiak: Na to pytanie nie ma jednoznacznej odpowiedzi. Od urodzenia mieszkam w 100-tysięcznym mieście, jako dziecko niemal co weekend wyjeżdżałem z rodzicami „za miasto”, by zobaczyć trochę przyrody. Myślę, że w konsekwencji tych wyjazdów obudziły się zainteresowania przyrodnicze – zacząłem się interesować ornitologią. Wystarczyło zabrać lornetkę, atlas ptaków Sokołowskiego i wyjść do najbliższego parku. W trakcie obserwacji ptaków zacząłem odkrywać płazy w przestrzeni zurbanizowanej Chorzowa. To było spore zaskoczenie, gdyż w szkole wpajano nam mit Śląska całkowicie zdegradowanego przyrodniczo.



Budowa dróg w sąsiedztwie miejsc rozrodu, bez zabezpieczenia szlaków migracji płazów, prowadzi do eliminacji tych zwierząt. Na zdjęciu: traszka grzebieniasta schodzi z krawężnika na jezdnię ul. Leśnej II w Chorzowie. Z uwagi na relatywnie wysokie krawężniki, nie jest ona w stanie samodzielnie opuścić jezdni – albo zginie pod kołami, albo wyschnie następnego dnia. Fot. Marek Sołtysiak

Od 1996 r. przez kolejnych 10 lat monitorowałem migracje płazów w rejonie Planetarium Śląskiego. W 1997 r. byłem świadkiem zderzenia Drogowej Trasy Średnicowej z siedliskiem tych zwierząt. Będąc pod wrażeniem liczebności tamtejszych płazów, zadałem sobie pytanie – ile miejsc rozrodu płazów może być w Chorzowie, położonym w centrum aglomeracji górnośląskiej? Zacząłem inwentaryzować te miejsca. Pomógł też przyrodniczo-techniczny kierunek studiów, na którym nie można funkcjonować bez map i badań terenowych.

Obserwacje płazów były przygodą – większość prowadziłem nocą, gdy zmysły pracują inaczej, rejestrują każdy szmer, cień i zapach. Wieczorne wyjścia stały się odskocznią od codziennych obowiązków. W trakcie tych wypraw obserwowałem oddziaływania na płazy – rozjeżdżanie ich na ulicach, niszczenie siedlisk, obecność licznych pułapek, w których zwierzęta ginęły. W 2000 r. przypadkiem otrzymałem zaproszenie na konferencję herpetologiczną w Krakowie. Zacząłem w niej regularnie uczestniczyć. Przekonałem się, jak niewiele osób zajmuje się ochroną płazów.

Postanowiłem do nich dołączyć.

Jakie są największe problemy ochrony płazów przy inwestycjach drogowych?

Pośpiech, niewiedza, bylejakość i to nie tylko przy inwestycjach drogowych. Musimy również pamiętać o innych rodzajach inwestycji, lokalizowanych w siedliskach tej gromady. Płazy wymagają siedlisk wodnych i lądowych, stąd też ochrona wymaga dużej wiedzy z zakresu ich biologii. Wcześniej jednak trzeba w ogóle mieć informacje o występowaniu płazów. A tego zazwyczaj brakuje. Kluczowa w ochronie gatunków jest inwentaryzacja przyrodnicza obszaru, gdzie planuje się inwestycję. Brak informacji o występowaniu zwierząt nakręca spiralę działań, które często kończą się bezpowrotnym zniszczeniem wartościowych populacji. Takie działania można porównać do palenia nieprzeczytanych książek. Co prawda wszystkie gatunki płazów podlegają ochronie prawnej, jednak przepisy te nie są respektowane. Społeczeństwo domaga się inwestycji – przy takiej presji kwestie ochrony przyrody stają się drugorzędne. W przypadku inwestycji drogowych podaje się liczbę przejść dla zwierząt, co ma uspokoić opinię publiczną. Mało kto jednak zainteresuje się trafnością konstrukcji, lokalizacji, zagospodarowania i zabezpieczenia przejść. Zapomina się też o kompensacjach przyrodniczych. Te kwestie wymagają już specjalistycznej wiedzy.



Budowa dróg w sąsiedztwie miejsc rozrodu, bez zabezpieczenia szlaków migracji płazów, prowadzi do eliminacji tych zwierząt. Na zdjęciu: traszka grzebieniasta schodzi z krawężnika na jezdnię ul. Leśnej II w Chorzowie. Z uwagi na relatywnie wysokie krawężniki, nie jest ona w stanie samodzielnie opuścić jezdni – albo zginie pod kołami, albo wyschnie następnego dnia. Fot. Marek Sołtysiak

W Polsce trwa proces rozbudowy dróg. Potrwa on jeszcze kilka najbliższych lat. W jakim stopniu realizacja wskazań z „Poradnika” może realnie wpłynąć na ochronę płazów?

W przypadku już realizowanych inwestycji – raczej w niewielkim. Brakuje bowiem skutecznych mechanizmów, które umożliwiłyby weryfikację realizowanych i zrealizowanych inwestycji. Przykładem może być obwodnica Żor – zgłoszenie na etapie realizacji inwestycji szkody w środowisku w związku z przerwaniem szlaków migracji i zniszczeniem płazów oraz ich siedlisk rozrodczych zakończyło się w organie pierwszej instancji decyzją o umorzeniu postępowania. Musimy mieć również świadomość kosztów ewentualnych działań naprawczych – trudno byłoby wyobrazić sobie przebudowę drogi dopiero co oddanej do użytku.

Nie jestem również optymistą w przypadku projektowanych inwestycji, dla których wydano już decyzje środowiskowe. Tam należałoby zweryfikować raporty o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. Praktyka pokazuje, iż weryfikacje takich dokumentów są jak najbardziej uzasadnione. Tyle tylko, że to z kolei oznacza opóźnienia i dodatkowe koszty.

Być może natomiast poradnik przełoży się na inwestycje, dla których dopiero będą wykonywane raporty OOS. Ale i tutaj jest niebezpieczeństwo, iż wykonawcy raportów na etapie przetargu, chcąc uzyskać zlecenie, będą na tyle obniżać koszty, iż wykonanie inwentaryzacji przyrodniczych będzie nierealne z ekonomicznego punktu widzenia. A niekompletny raport oznacza błędne decyzje i błędy na etapie realizacji. Co prawda obserwuję poprawę jakości opracowań środowiskowych i sposobów realizacji inwestycji, jednak do stanu idealnego wciąż bardzo daleko.



Budowa drogi S69 – wiosną 2011 r. zmarnowano szansę odłowienia płazów. Nie miały one większych problemów by rozejść się po pasie budowy. Na etapie wydawania decyzji środowiskowej nie zabezpieczono wykonania zbiorników kompensacyjnych w bezpiecznym dla płazów miejscu, więc nie było dokąd ich przenieść. Fot. Marek Sołtysiak

Czy nie za późno powstał taki poradnik? Zapewne w terenie doszło już do wielu nietrafionych i fatalnych w skutkach działań dla płazów?

Powiem więcej: trudno mi wskazać inwestycję, którą mógłbym ocenić pozytywnie. Często obserwuję olbrzymią niewiedzę na etapie przygotowania dokumentacji środowiskowej i brak zainteresowania ochroną herpetofauny przy inwestycjach. Obowiązująca w ochronie środowiska zasada ostrożności jest często ignorowana. Jeszcze nie tak dawno w ogóle nie istniał problem ochrony płazów przy inwestycjach. Przełomowa była budowa obwodnicy Grodzca Śląskiego i interwencja Komisji Europejskiej.

Zainteresowanie płazami pojawia się za to na etapie przetargów lub przy możliwości uzyskania zlecenia. Wtedy okazuje się, że Polska herpetologami stoi. Brak ich jednak na etapach konsultacji społecznych. Kiedyś spytałem jednego z herpetologów (którego bardzo cenię), dlaczego nie interesuje się sprawą zagrożeń i ochrony płazów na etapie procedur administracyjnych. Odpowiedź była jednoznaczna – bo nikt nie przyszedł po ekspertyzę. Za to w tej chwili ta sama osoba ochoczo realizuje nadzory herpetologiczne na przynajmniej dwóch inwestycjach. Na szczęście dla płazów, ta osoba jest specjalistą. Gorzej dla przyrody jest w sytuacji, gdy zadań z zakresu ochrony podejmuje się osoba, która tematyki nie zna, nawet jeśli jest biologiem. Jeszcze gorzej, jeśli będzie to ktoś pojawiający się całkowicie z doskoku – wtedy fucha kończy się zazwyczaj fuszerką. Konsekwencje ponoszą płazy.

Wracając do pytania, czy przewodnik nie powstał za późno, potwierdzam: zdecydowanie za późno. Ale proszę zwrócić uwagę na inicjatywę wydania poradnika – wyszła ona od organizacji pozarządowej, nie zaś ze strony administracji czy też z kręgów inwestorskich.

To pierwsza tego typu książka w Polsce. Na ile jest ona wyczekiwana przez samych projektantów i budowniczych dróg?

Zapotrzebowanie na tę publikację jest bezsporne. Jest to pierwsza na rynku publikacja zajmująca się kompleksowo aspektem ochrony płazów przy inwestycjach, i to nie tylko drogowych. Cieszę się, że mogłem uczestniczyć w pracach zespołu przygotowującego poradnik. Warto zwrócić uwagę, że poradnik nie rozwiązuje wszystkich problemów, gdyż do nich należy podchodzić indywidualnie. Znowu trzeba przywołać najistotniejsze słowo z poradnika: INWENTARYZACJA. Jest ona kluczowa dla ochrony płazów i ich siedlisk.



Staw kompensacyjny – koszt wykonania (bez wykupu gruntu) wyniósł 15 tysięcy zł. Dla porównania – cena przepustu dla płazów pod autostradą może osiągnąć koszt nawet 200 tysięcy złotych.
Fot. Marek Sołtysiak

Jak oceniasz współpracę z drogowcami – czy zauważasz ich ewolucję w podejściu do zagadnień ochrony zwierząt, w tym płazów?

Z drogowcami współpracuje się bardzo dobrze, pod warunkiem, iż nie stwarza się im problemów. Nie powinno to dziwić – drogowcy są od dróg, powinni je budować, utrzymywać i nimi zarządzać. I nie mają obowiązku posiadać wiedzy z zakresu ochrony płazów. To zadanie administracji ochrony środowiska – ta jednak nie jest do niego przygotowana. A przecież procedura oceny oddziaływania na środowisko obejmuje m.in. weryfikację raportu. Taka weryfikacja powinna być także merytoryczna – to jednak wymaga wiedzy.

Aby zobrazować problem weryfikacji raportów, zacytuję słowa wypowiedziane przez jednego z regionalnych konserwatorów przyrody, będące komentarzem do sytuacji, gdy na placu jednej ze strategicznych inwestycji drogowych, w rejonie rozlewisk rzecznych, doszło do zniszczenia siedliska płazów: *Wszystkie pozwolenia na budowę, warunki techniczne są określone, inwestycja jest w toku, takie uwagi należało składać dwa lata temu, wówczas była prowadzona procedura w sprawie oceny oddziaływania na środowisko; gdyby one były zgłoszone wówczas, to byłyby rozważone* (źródło: www.tvs.pl). Z kolei gdy przy innej inwestycji, na etapie konsultacji społecznych, zgłoszono uwagi dotyczące braku inwentaryzacji przyrodniczej w raporcie oraz na konieczności budowy zbiorników kompensacyjnych, ten sam konserwator przyrody stwierdził, iż *Stowarzyszenie nie podało żadnych konkretnych danych naukowych (wyników badań), które mogłyby stanowić podstawę do jakiegokolwiek weryfikacji ustaleń raportu* (źródło: pismo o sygnaturze RDOŚ-24-WOOS/66131/6b/09/jb). Mógłbym również wskazać RDOŚ, dla której płazy to... bezkręgowce.

Uważam, że w każdej regionalnej dyrekcji ochrony środowiska powinien pracować przyrodnik z dobrą znajomością zagadnień z zakresu ochrony płazów. Poszedłbym dalej – najwięcej decyzji podejmuje się na szczeblu lokalnym. Dlatego dobrzy przyrodnicy powinni pracować w urzędach miast i gmin. Każda gmina powinna być przyrodniczo zinwentaryzowana – wtedy dopiero można

byłoby mówić o odpowiedzialnym podejmowaniu decyzji. I tutaj rysuje się kolejny problem – przygotowania kadry urzędniczej, biegłej w sprawach przyrodniczych, nie tylko administracyjno-prawnych.

Twoje ekologiczne marzenie dotyczące płazów...

Marzenia są dla romantyków, a ja staram się podchodzić do zagadnienia realistycznie i technicznie. Nie mam złudzeń. Obecny system się nie sprawdza i brakuje przesłanek, że będzie lepiej. W sytuacji, gdy nadzory środowiskowe są całkowicie podległe inwestorowi, nie może być mowy o niezależnym nadzorze. Inwestor trzyma się kurczowo terminów i zapisów decyzji środowiskowych, opłaca zarówno nadzór środowiskowy, jak i wykonawcę. Dla Regionalnych Dyrekcji Ochrony Środowiska, wydających decyzje środowiskowe, tematyka ochrony płazów pozostaje zazwyczaj obca. Autorzy raportów środowiskowych konkurują nie w merytoryce, lecz w obniżaniu kosztów. Taki stan w konsekwencji prowadzi do dewastacji w przyrodzie.



Czego bym więc oczekiwał? Po pierwsze, rzetelnych raportów środowiskowych, opartych na dokładnych inwentaryzacjach przyrodniczych. Po drugie, weryfikacji merytorycznej raportów przez kompetentnych urzędników. Po trzecie, jednoznacznych, precyzyjnych decyzji środowiskowych. Po czwarte, niezależnych od inwestora nadzorów przyrodniczych. Po piąte, specjalistycznych, aktywnych organów państwowych działających w zakresie kontroli jakości ochrony środowiska przyrodniczego. I po szóste – społecznej wrażliwości przyrodniczej.

Dziękuję za rozmowę.

Dr inż. Marek Sołtysiak – hydrogeolog. Pracownik Uniwersytetu Śląskiego. Koordynator przedmiotu ocena oddziaływania na środowisko dla studentów geologii. Od kilkunastu lat zajmuje się ochroną płazów przy realizacji inwestycji. Współzałożyciel i prezes Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego im. A. Czudka. W 2010 r. ekspert w zespole przygotowującym Strategiczną Ocenę Oddziaływania na Środowisko dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015. Autor licznych ekspertyz i opracowań dotyczących wpływu inwestycji drogowych na batrachofaunę.