

Rezolucja Komitetu Ochrony Przyrody PAN w sprawie planu budowy autostrad w Polsce

W związku z podjęciem działań związanych z budową sieci autostrad w Polsce, Komitet Ochrony Przyrody PAN (KOP) na posiedzeniu plenarnym 14 października 1994 r. we Wrocławiu rozpatrzył związane z tym zagrożenia dla przyrody i przyjął następującą rezolucję.

Rozumiejąc społeczne i polityczne korzyści wynikające z podjęcia tej inwestycji, **KOP nie neguje potrzeby jej realizacji**. Podziela jednak związany z tą sprawą niepokój całego środowiska przyrodników, m. in. stanowisko Wydziału II Nauk Biologicznych PAN (pismo z dn. 11.07.94), stanowisko Rady Ekologicznej przy Prezydencie RP („Aura” 9/1994), popiera list Prezesa Polskiego Klubu Ekologicznego do Premiera RP (luty 1994) oraz stanowisko Zarządu Wojewódzkiego Polskiego Związku Łowieckiego we Wrocławiu (pismo z dn. 30.09.94). Należy podkreślić, że **KOP opowiada się zdecydowanie za równoległym rozbudowywaniem sieci szybkich połączeń kolejowych, jako mniej uciążliwych dla środowiska przyrodniczego**.

W odniesieniu do autostrad KOP skupia swoją uwagę przede wszystkim na sposobie realizacji tych inwestycji. Przedmiotem szczególnej troski KOP jest sposób spełnienia wymogu wynikającego z zarządzenia Ministra OSZNiL z dnia 23 kwietnia 1990 r. w sprawie inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska, a dotyczącego wykonania oceny ich oddziaływania na środowisko. Uważamy, że w odniesieniu do dotychczas podejmowanych działań w tym zakresie, spełnienie tego wymogu nie jest zadowalające.

Szczególnie niepokojąca jest, w naszym odczuciu, ogromna dysproporcja pomiędzy uwzględnianymi przy okazji budowy autostrad zagadnieniami ochrony środowiska (powietrze, wody, gleba) a ochroną walorów dzikiej przyrody (na niekorzyść tej drugiej). Domagamy się, aby zagadnienia te traktowane były na równi.

Dotychczasowa praktyka wykazała ogromny, negatywny wpływ dużych szlaków komunikacyjnych na florę i faunę przyległych terenów. Oddziaływanie to w głównej mierze polega na:

— fragmentacji środowisk i przerwaniu ciągłości wielu populacji roślin i zwierząt (przecięcie korytarzy ekologicznych, szlaków migracyjnych zwierząt); prowadzi to w konsekwencji do drastycznego zakłócenia prawidłowego funkcjonowania biocenoz poprzez ograniczenie lub uniemożliwienie kontaktowania się odizolowanych, małych populacji

o charakterystycznych pulach genetycznych (dla wielu organizmów, zwłaszcza zwierząt wyższych, autostrada stanowi niemożliwą do przebycia barierę);

— bezpośrednim zabijaniu zwierząt na drogach (w przypadku niektórych grup zwierząt wpływ ten może być ogromny);

— niszczeniu szaty roślinnej wraz z całymi biotopami w trakcie budowy autostrad;

— stopniowym wycofywaniu się organizmów z zajmowanych uprzednio terenów w wyniku oddziaływania pośredniego, np. pod wpływem hałasu, zanieczyszczeń, rozwoju infrastruktury związanej z autostradą itp.

KOP, mając na uwadze powyższe względy oraz będąc statutowo i moralnie zobowiązany do występowania w obronie dziedzictwa przyrodniczego naszego kraju, domaga się, co następuje:

1. W każdym przypadku budowy autostrady należy bezwzględnie przestrzegać zasady uprzedniego wykonania wnikliwej oceny oddziaływania na środowisko (OOS). Ocena ta winna być przeprowadzona na etapie projektowania wstępnego i poprzedzać wszelkie czynności decyzyjne.

2. Konieczne jest pilne opracowanie precyzyjnego zakresu OOS dla inwestycji drogowych, dostosowanego do obowiązującego prawodawstwa oraz przepisów dotyczących projektowania dróg. Odpowiedni dokument powinien zostać opracowany i wdrożony przez Ministra OŚZNIŁ przy udziale Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej.

3. OOS powinna obejmować wpływ projektowanej inwestycji na możliwie wszystkie formy życia. Dotyczy to zachowania zarówno istniejącej różnorodności biologicznej (ochrona występujących gatunków roślin i zwierząt), jak i ciągłości procesów (nieprzerywanie szlaków migracyjnych zwierząt, zaburzanie stosunków wodnych na terenach przyległych itp.). Zasadą powinno być niedzielenie dużych, zwartych i jednorodnych ekosystemów takich, jak: kompleksy leśne (puszcze), zespoły jezior lub stawów, tereny bagienne.

Spełnienie tego postulatu oznacza wykonanie inwentaryzacji przyrodniczej terenów, przez które przebiegać ma droga, a przede wszystkim udział licznych grona wykwalifikowanych ekspertów. W związku z tym KOP stanowczo domaga się zagwarantowania szerokiego udziału przyrodników w procesie decyzyjnym na wszystkich etapach realizacji inwestycji. Udział ten powinien dotyczyć w szczególności:

— akceptacji składu powoływanych do wykonania OOS zespołów,
— decydującego głosu przy odbiorze wykonanej ekspertyzy; należy zmienić zasadę, że inwestor zarówno zleca, jak i odbiera ekspertyzę; odbiór powinien być dokonany z udziałem wskazanych przez przyrodników osób lub zespołów, np. przedstawicieli Wydziałów Ochrony Środowiska Urzędów Wojewódzkich,

- kontroli zgodności realizacji inwestycji z wytycznymi OOS,
- kontroli powykonawczej, połączonej z obowiązkiem wykonawcy naprawienia szkód spowodowanych przez uchybienia wykonawstwa.

4. Wpływ autostrady na środowisko każdorazowo musi być rozpatrywany w szerokiej skali. Zakres OOS nie powinien dotyczyć arbitralnie przyjętych odcinków autostrady, lecz wynikać z faktycznych uwarunkowań przyrodniczych na całej trasie jej przebiegu. Niedopuszczalne jest zlecenie wykonania ekspertyz tylko dla wybranych, kilkukilometrowych odcinków (znane są takie przypadki). Rozpatrywane odcinki nie mogą być krótsze niż kilkadziesiąt kilometrów, a za właściwsze należy uznać odniesienie ich do otaczających rejonów fizjograficznych.

5. KOP kategorię przeciwnie sprzeciwia się przeprowadzaniu tras autostrad przez obszary ściśle chronione lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie (parki narodowe i rezerwy przyrody).

6. Zespoły dokonujące OOS powinny być zobowiązane do podania alternatywnych tras przebiegu autostrady w sytuacjach, gdy wyniki ich ekspertyz nie dopuszczają do realizacji inwestycji wg pierwotnego planu.

7. W fazie projektowania, a zwłaszcza analizy ekonomicznej inwestycji, bezwzględnie należy zagwarantować realizację rozwiązań minimalizujących zagrożenia przyrodnicze. Dotyczy to stosowanych powszechnie w krajach zachodnich przejść dla zwierząt (przejścia podziemne dla drobnych zwierząt, a w przypadku kopytnych szerokie, obsadzone roślinnością wiadukty jako jedyne, skuteczne rozwiązanie) oraz elementów zmniejszających zagrożenie dla ptaków (odstraszające makiety gatunków drapieżnych, jaskrawe kule, spirale itp.). Istotne jest także wykonanie osłon ograniczających wnikanie zwierząt na drogę. Zagadnienia te powinny być przedmiotem szczegółowych ekspertyz, uwzględniających lokalne warunki przyrodnicze oraz światowe doświadczenia w tym zakresie.

Wrocław, październik 1994 r.

Przewodniczący
Komitetu Ochrony Przyrody PAN
Prof. dr hab. Ludwik Tomiałojć

Sekretarz Komitetu Ochrony Przyrody PAN
Mgr inż. Andrzej W u c z y Ń s k i