

Przodownikom planu pięcioletniego

Lenin mawiał, że kluczami do drzwi władzy są elektryfikacja i kino. Stalin dodał do tego gospodarkę planową. W latach 1929 – 1933 zrealizowano w ZSRR pierwszy plan pięcioletni. Właściwie to zrealizowano go już w roku 1932, w cztery lata. Później było już tylko szybciej, lepiej i wydajniej.

Kiedy, w latach 70. minionego dawno wieku zaczynałem studiować biologię, na pierwszym semestrze, obok logiki i matematyki, jako wstęp do wszelkich nauk, studiowaliśmy ekonomię polityczną socjalizmu. Większość grubego podręcznika wypełniały dowody na to, że gospodarka nie może funkcjonować bez planów. Rocznych, trzyletnich, pięcioletnich, formułowanych przez partię i wykonywanych przez naród. Były one fundamentem wszystkiego i nie do pomyslenia było, że może być inaczej. Tymczasem, już wkrótce okazało się, że jednak może. Wystarczyła odrobina wolności i nie krępowania prostego mechanizmu zwanego wolnym rynkiem.

A może podobnie jest z przyrodą i jej ochroną? Może błędne jest nasze święte i niezłomne przekonanie, że bez naszych planów i zadań ochronnych, stanów, zagrożeń, celów, działań i monitoringów, przyroda sobie nie poradzi? Może wystarczy nie krępować naturalnych procesów, tylko zabezpieczyć przed ingerencją i... nie ruszać?

Przyroda, sama w sobie, jest przecież bezcelowa, spontaniczna i nieprzewidywalna. To tylko nasza potrzeba kontrolowania rzeczywistości, porządkowania, zagospodarowania, zarządzania i planowania wszystkiego, powoduje, że wszystkie działania z zakresu ochrony przyrody muszą mieć jasno wytknięte cele, zaplanowane środki i przynieść ostatecznie ściśle określone i wyliczone, w sztukach, hektarach, arach i metrach kwadratowych, a czasem sześciennych, „efekty ekologiczne”.

Jeśli więc przedmiotem ochrony w rezerwacie czy parku narodowym jest „cała przyroda”, to może ona i tylko ona powinna „decydować”, czy chce trwać w postaci grądu czy może jednak spontanicznie ewoluować do łągu, buczyny czy w innym w dowolnie „wybranym” przez siebie kierunku. Nawet jeśli nam, z naszego krótkowzrocznego punktu widzenia, wydaje się to niewłaściwe, bezsensowne i niesłuszne.

Może więc kluczem do ochrony przyrody wcale nie jest jej szczegółowe planowanie, rozpisywanie celów i zadań na działki, wydzielenia i stanowiska, pracowite wypełnianie niezliczonych wierszy i kolumn? Im bardziej drobiazgowo będą nasze plany, tym większa szansa na to, że przyroda i tak z nas zażartuje, a po 10 czy 20 latach przeżyjemy wielkie rozczarowanie.

Rówieśnik przytoczonych w pierwszym akapicie myślicieli, twórca fizyki jądrowej, Niels Bohr, napisał: „Przewidywanie jest trudne, zwłaszcza jeśli dotyczy przyszłości”. Warto o tym pamiętać próbując chronić przyrodę.

Andrzej Jermaczek



Autostradą do lasu

Fot. Andrzej Jermaczek - wszystkie

Najpierw wędrowaliśmy po bezdrożach, korzystając ze ścieżek wydeptanych przez zwierzęta. Potem zaczęliśmy wydeptywać własne. Po udomowieniu koni i wynalezieniu koła, ze ścieżek powstały pierwsze drogi. Dziś, mkniemy po autostradach, wielopiętrowych skrzyżowaniach, a wyasfaltowane, gładkie jak stół drogi, prowadzą na szczyty gór i w głąb lasów.

Ilość i jakość dróg, poczynając od czasów antycznych, a kończąc na współczesnych, były miernikiem tzw. rozwoju tzw. cywilizacji, a to, zawsze i nieodmiennie, wiązało się z przekształcaniem środowiska i degradacją przyrody. Drogami wywożono wycięte w puszcach drewno, drogami docierali do jej wnętrza myśliwi, budowniczości, osadnicy, budowa dróg poprzedzała regulacje rzek i wszelkie wielkie inwestycje.

Nic więc dziwnego, że dziś, kiedy próbujemy zachować ostatnie ostoje nie przekształconej przyrody, właśnie brak dróg, postrzegamy jako istotną cechę obszarów uznawanych za naturalne, pierwotne i dzikie. Nie ma wątpliwości, że obszary bezdrożne w skali świata zanikają, a w skali Europy, z wyjątkiem jej północnych krańców i wysokich gór, zanikły już niemal zupełnie. Tymczasem, dla wielu gatunków zwierząt, przede wszystkim antropofobnych ssaków i ptaków, właśnie takie obszary mają kluczowe znaczenie jako ostatnie ostoje do których nie dociera człowiek. Dlatego jednym z kierunków światowego ruchu na rzecz ochrony przyrody jest ruch na rzecz zachowania obszarów bezdrożnych.

Potrzeba ich zachowania i ochrony jest podnoszona na międzynarodowych forach ochrony przyrody. Np. w ramach działalności Society of Conservation Biology istnieje Inicjatywa Obszarów Bezdrożnych (Roadless Areas Initiative). Postulaty zachowania obszarów bezdrożnych są jednym z celów polityki ochrony przyrody, np. w Stanach Zjednoczonych doprowadzono do wprowadzenia prawnych ograniczeń budowy dróg w lasach.

Inicjatywy takie powstają również u nas. Najsilniej temat ten wyływa ostatnio w polskich Karpatach, będących ostatnią w Polsce ostoją obszarów bezdrożnych, gdzie wykonano szereg dotyczących tego zagadnienia analiz.

Bezdrożność jest cechą, która w miarę łatwo daje się mierzyć, dlatego jest często wykorzystywana jako kryterium przestrzennej identyfikacji i delimitacji obszarów dzikich.

Bardzo interesujące wyniki uzyskano po przeanalizowaniu sieci aktualnych i dawnych dróg leśnych i szlaków zrywkowych na terenie Bieszczadzkiego Parku Narodowego oraz jego bezpośredniego otoczenia. Analizę prowadzono pod kątem ich zagęszczenia w różnych pod względem naturalności fragmentach lasu, poczynając od lasów o charakterze pierwotnym, gdzie nie stwierdzono śladów bezpośredniej ingerencji człowieka, przez lasy zagospodarowane lecz naturalne, po lasy sztuczne.

Zagęszczenie dróg leśnych i szlaków zrywkowych na terenie Bieszczadzkiego Parku Narodowego okazało się bardzo zróżnicowane. Najmniejsze stwierdzono na obszarach dawnych rezerwatów leśnych. Lasy te, o charakterze pierwotnym i najwyższym stopniu naturalności, cechuje zagęszczenie średnio od 0,79 do 3,00 km/km², w zależności od stopnia naturalności. W przypadku lasów zagospodarowanych, jednak o charakterze naturalnym, stwierdzono średnie zagęszczenie na poziomie 4,69 km/km². Wysokie zagęszczenie, 10,04 km/km², występuje w lasach zagospodarowanych o charakterze naturalnym, które powstały w wyniku przebudowy drzewostanów sztucznego pochodzenia. Natomiast maksymalne wartości, powyżej 20 km/km², odnotowano w lasach sztucznych i młodych zalesieniach.



Bezdrożność to cecha obszarów naturalnych, pierwotnych i dzikich

Według badań, prowadzonych w różnych regionach południowej Polski, gęstość dróg polnych w wyższych częściach Karpat szacowana jest na 3 - 6 km/km², natomiast na Pogórzu na 6 - 9 km/km². Wartości te są jeszcze większe w niższych położeniach, osiągając do 12 - 15 km/km² na wyżynach, a lokalnie, np. na Wyżynie Krakowsko Częstochowskiej do 40 km/km². Oznacza to, że obszar pokryty jest siatką dróg biegnących od siebie w odległości kilkudziesięciu metrów i trudno spotkać nawet niewielki fragment terenu, do którego nie dochodzi żadna droga.

W Bieszczadach Zachodnich, wyrastających na poligon tego rodzaju badań, analizowano także zmiany długości i zagęszczenia sieci komunikacyjnej w rejonie trzech wsi w dłuższym okresie czasu. Okazało się, że roku 1857 zagęszczenie dróg wynosiło tam 1,57

km/km², zaś udział dróg biegnących powyżej 1000 m n.p.m. wynosił niespełna 8%. Sto lat później ogólna długość dróg nieznacznie spadła, zmieniło się jednak istotnie ich przeznaczenie i lokalizacja, między innymi trzykrotnie wzrosła łączna długość dróg na terenach powyżej 1000 m n.p.m.

W opracowanej przed kilku laty polskiej strategii ochrony niedźwiedzia brunatnego podkreśla się znaczenie obszarów bezdrożnych jako mateczników tego gatunku. Autorzy Strategii podjęli próbę ich identyfikacji, poszukując w Karpatach zwartych obszarów o powierzchni ponad 4 km², odległych o co najmniej 500 m od dróg i szlaków. Okazało się, że w całych polskich Karpatach, tak przyjęte kryterium bezdrożności spełnia zaledwie 14 obszarów – 12 w Bieszczadach i 2 w Tatrach. Ich łączna powierzchnia to około 103 km², a więc zaledwie 0,5% całego

badanego obszaru. A Karpaty to przecież bez wątpienia obszar pod tym względem wyjątkowy. Na nizinach miejsc takich nie znajdziemy prawdopodobnie już wcale.

Jednak nawet te ostatnie karpackie obszary bezdrożne, mogą wkrótce zniknąć w wyniku realizacji inwestycji drogowych przez Lasy Państwowe. Fundacje WWF i Dziedzictwo Przyrodnicze przeprowadziły analizę rozwoju sieci drogowej w lasach tego rejonu. Objęła ona osiem nadleśnictw z terenu Bieszczad oraz obszaru projektowanego Turnickiego Parku Narodowego, łącznie przeanalizowano 182 inwestycje drogowe z lat 2005-2014. W latach tych

na analizowanym obszarze wybudowano prawie 23 km nowych dróg leśnych, w tym 9 km dróg asfaltowych. Wydaje się, że to niewiele, jednak większość realizowanych inwestycji określona została jako „przebudowa”, choć prace polegały na przekształceniu drogi gruntowej w utwardzoną, z rowami odwadniającymi i mijankami, po których mogą jeździć i wymijać się duże samochody ciężarowe, czyli w rzeczywistości na budowie nowej drogi. Pod nazwą takiej „przebudowy” zostały zrealizowane inwestycje drogowe o łącznej długości ponad 270 km, w tym wyasfaltowano ponad 100 km dróg gruntowych.

Przebudowana droga na granicy regla górnego w Karkonoszach



Dla żadnej z tych inwestycji nie wykonano oceny oddziaływania na środowisko ani na obszary Natura 2000, które w większości przecinały. Ich brak wynika z wykorzystywania przez inwestora - Lasy Państwowe, luki w prawie, która nie kwalifikuje dróg z „tłucznia utwalonego powierzchniowo emulsją asfaltową” do dróg o nawierzchni twardej, wymagających przeprowadzenia oceny. Umożliwia to budowę „leśnych autostrad”, bez jakiegokolwiek analizy wpływu na walory przyrodnicze nawet najcenniejszych obszarów.

Na prowadzonej przez WWF i Fundację Dziedzictwo Przyrodnicze stronie akcji „SOS Karpaty” jeden z postulatów brzmi: „Stworzymy prawdziwe strefy bez dróg”. Czytamy tam: *Drogi leśne prowadzą prosto do degradacji środowiska przyrodniczego Karpat. Cel ich powstania jest tylko jeden – dotarcie do niedostępnych miejsc w lesie i sprawne wywiezienie cennego drewna. Budowa dróg otwiera też ludziom możliwość wędrowania po terenach zajętych do tej pory przez rzadkie gatunki zwierząt. W rezultacie są one narażane na niepokojenie przez prace leśne oraz obecność ludzi. Stworzenie stref bez dróg pozwoli zachować cechy dzikich ostoi. Wnioskujemy o wstrzymanie prac inwestycyjnych, związanych z budową i rekonstrukcją dróg leśnych – pod hasłem modernizacji starych dróg powstają nowe, i wprowadzenie nadzoru przyrodniczego i społecznego nad ich planowaniem.*

A jest to już ostatni dzwonek, bo sprawa nie dotyczy tylko tego regionu. W opisywanym trybie, w skali Polski, uciekając przed oddawaniem przychodów do budżetu Państwa, Lasy Państwowe zbudowały wiele tysięcy kilometrów takich dróg, udostępniając dla ruchu pojazdów, w tym ciężkiego sprzętu, wiele trudnodostępnych do tej pory ostoi gatunków antropofobnych.

Wpływ rozbudowy sieci dróg na przyrodę jest znaczący i powszechnie niedoceniany. W górach poprzez podcinanie stoków i drenaż warstw wodonośnych następuje nadmierny odpływ wody, a nasilenie i skrócenie czasu spływu powierzchniowego jest główną przyczyną wezbrań powodziowych. Z gwałtownym spływem wiąże się także wzrost tempa erozji zboczy. Z materiałem przywożonym do budowy powszechnie zawleka się obce, inwazyjne gatunki roślin. Sieć rozbudowywanych dróg leśnych silnie oddziałuje na populację dużych ssaków – wilka, rysia, niedźwiedzia, i innych gatunków antropofobnych – ptaków drapieżnych, bociana czarnego, sów i kura-ków leśnych. Wynika to z usprawnionego dostępu do terenów wcześniej trudno dostępnych i rzadko odwiedzanych przez ludzi. W ślad za rozbudową dróg podąża rozbudowa szlaków turystycznych, ścieżek rowerowych i infrastruktury turystycznej. A przede wszystkim z modernizacją sieci dróg zawsze związana jest intensyfikacja pozyskania drewna, obejmująca rejonów dotychczas niedostępnych lub trudno dostępnych, a więc z przyrodniczego punktu widzenia najcenniejsze. Dawniej wyższe położenia w górach stanowiły strefę spokoju. Zmodernizowane, dobrej jakości drogi mogą być wykorzystywane, nawet zimą. Oparty na nich system wywozu drewna zakłada organizację składów drewna w głębi lasu, co generuje całodzienny i całoroczny ruch pojazdów.

Lasy Państwowe, nie tylko w Karpatach, próbują bronić swoich drogowych inwestycji, twierdząc, że zagęszczanie sieci dróg wynika z przepisów przeciwpożarowych. Jednak w wielu regionach Polski, a przede wszystkim w górach, takie zagrożenie jest minimalne, a w razie pożaru, gaszenie go z ziemi jest najczęściej fikcją.



Nowa droga wzdłuż granicy rezerwatu Ponty Dęby w Puszczy Kozienickiej

Jedynymi kryteriami kształtowania sieci drogowej w lasach nie mogą być potrzeba sprawnego wywozu drewna i ochrona przeciwpożarowa. Obecnie, przy projektowaniu dróg leśnych, podstawowym wskaźnikiem jest wskaźnik ich optymalnej gęstości, kształtowany wyłącznie w oparciu o czynniki ekonomiczne. W najnowszych pracach dotyczących tematu autorzy wskazują jednak, że współczesny, wielofunkcyjny model leśnictwa, implikuje potrzebę weryfikacji założeń metodycznych tego procesu z uwzględnieniem wszystkich, także pozaprodukcyjnych, funkcji lasu, w tym potrzeb ochrony przyrody. Wygląda jednak na to, że zanim teoria ta zostanie wdrożona, ostatnie bezdrożne dziś jeszcze obszary, zamiast wilków, głośzców i niedźwiedzi przemierzać będą harwestery.

Problem ten nie dotyczy zresztą tylko Lasów Państwowych, choć to na ich gruntach zlokalizowanych jest najwięcej ostoi antropofobnych gatunków, a budowa dróg generuje najliczniejsze sytuacje konfliktowe. Ochrony bezdrożności i bezwzględnej ograniczania udostępnienia najcenniejszych terenów należałoby oczekiwać przede wszystkim od administracji parków narodowych i zespołów planujących ich ochronę, tymczasem pod hasłem kanalizacji ruchu turystycznego sieć drogowa jest tam często rozbudowywana. Wpływanie na kształt sieci dróg na terenach cennych, szczególnie w ostojach gatunków antropofobnych, to także zadanie dla administracji ochrony przyrody różnych szczebli, przede wszystkim RDOŚ i GDOŚ. Na razie jednak, wydaje się, że droga do tego jest bardzo daleka i wyboista.

Andrzej Jermaczek



POMNIKI PRZYRODY powiatu złotowskiego

*Głaz w okolicach Chwalimia – jedyny pomnik przyrody nieożywionej w powiecie złotowskim
Fot. Rafał Ruta - wszystkie*