



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Środowiska (10.)
w dniu 10 kwietnia 2012 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Fragmentacja środowiska wynikająca z budowy dróg i jej wpływ na populacje zwierząt dziko żyjących.

(Początek posiedzenia o godzinie 17 minut 01)

(Posiedzeniu przewodniczy zastępca przewodniczącej
Stanisław Gorczyca)

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Witam państwa bardzo serdecznie na dziesiątym posiedzeniu Komisji Środowiska.

Dzisiaj zajmujemy się następującym tematem: fragmentacja środowiska wynikająca z budowy dróg i jej wpływ na populację zwierząt dziko żyjących.

Proszę państwa, przypominam państwu, choć pewnie państwo nie wiecie, bo ma to miejsce po raz pierwszy... Informuję, że posiedzenie jest transmitowane przez internet. Bardzo państwa proszę o przedstawianie się do mikrofonu, kiedy będziecie zabierali głos. Tym, którzy będą tej transmisji z dzisiejszego posiedzenia słuchać czy ją oglądać, będzie po prostu łatwiej państwa rozpoznawać.

Proszę państwa, bardzo serdecznie witam gości zaproszonych na dzisiejsze posiedzenie komisji: pana ministra Janusza Zaleskiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska – bardzo dziękuję, Panie Ministrze, że znalazł pan czas i przyszedł na dzisiejsze posiedzenie komisji – pana Michała Kielsznię, generalnego dyrektora ochrony środowiska; pana Jana Szramkę, zastępcę dyrektora generalnego Lasów Państwowych. Bardzo nam miło. Jest z nami pan Piotr Młynarczyk, naczelnik wydziału w Generalnej Dyrekcji Lasów Państwowych, oraz pan Jan Błaszczuk, specjalista do spraw łowiectwa w Generalnej Dyrekcji Lasów Państwowych. Witam również przedstawicieli Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w osobach pana dyrektora Jarosława Waszkiewicza... Czy jest pan dyrektor? Jest. Bardzo mi miło. ...I pani Agnieszki Krupy, zastępcy dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad. Witam bardzo serdecznie przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Czy jest ktoś, bo nie mam potwierdzenia... Jest pan Paweł Mickiewicz, dyrektor Departamentu Środowiska, i pani Dagmara Nowacka, naczelnik wydziału. Witam również przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli – panią Annę Krzywicką, wicedyrektora Departamentu Środowiska. Ale chyba nie ma pani...

(*Wicedyrektor Departamentu Środowiska w Najwyższej Izbie Kontroli Anna Krzywicka: Jestem, jestem...*)

Bardzo nam miło. No właśnie, widziałem panią, a potem jakoś tak...

Witam przedstawicieli Polskiego Związku Łowieckiego w osobach pana Bartłomieja Popczyka i pana Marcina

Pasternaka. Dzień dobry, bardzo nam miło. Witam również członków Komisji Łowieckiej przy Zarządzie Głównym Polskiego Towarzystwa Leśnego w osobach pana przewodniczącego, pana doktora Janusza Mikosia, i pana Piotra Beszterdy z regionalnej dyrekcji lasów w Toruniu. Witam pana profesora Pawła Janiszewskiego z Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego oraz pana Wojciecha Rembacza. Witam również pana Krzysztofa Morowa. Bardzo nam miło.

Proszę państwa, kilka zdań wstępu. Ten temat podjęliśmy przede wszystkim na prośbę Polskiego Towarzystwa Leśnego, ale także w wyniku otrzymania przez nas informacji wpływających od myśliwych praktyków oraz od przyrodników. Proszę państwa, do Komisji Środowiska wpłynęło pismo od Polskiego Towarzystwa Leśnego z prośbą o zajęcie się tym tematem. Tematów Polskie Towarzystwo Leśne przedstawiło kilka – mieliśmy już okazję nad nimi dyskutować na posiedzeniu Zespołu do Spraw Leśnictwa, Ochrony Środowiska i Tradycji Łowieckich – ale dzisiaj zajmujemy się tematem jednym, z punktu widzenia przyrodniczego i społecznego bardzo ważnym. Może państwu krótko odczytam tę prośbę i uzasadnienie, dlaczego tym tematem powinniśmy się na posiedzeniu komisji zająć.

Zgodnie z obowiązującą ustawą – Prawo łowieckie zwierzęta łowne w stanie wolnym jako dobro ogólnonarodowe stanowią własność Skarbu Państwa, a naczelnym organem administracji rządowej w zakresie łowiectwa jest minister środowiska. Dlatego też do właściwości ministra środowiska, a nie Polskiego Związku Łowieckiego, winno należeć opracowanie ramowych wytycznych dotyczących zasad i kryteriów gospodarowania populacjami zwierząt łownych. Problem jest szczególnie istotny w sytuacji, gdy obecnie w sposób dynamiczny postępuje fragmentacja środowiska w związku z realizacją programu budowy dróg ekspresowych i autostrad. W tej grupie problemów niezwykle istotna jest weryfikacja w najbliższej przyszłości granic obwodów łowieckich i rejonów hodowlanych ze względu na powstające i planowane bariery infrastrukturalne, a także konieczność opracowania zasad lokalizacji, parametrów zagospodarowania, utrzymania i monitoringu przejść dla zwierzyny na liniach kolejowych, autostradach i drogach ekspresowych.

Uzgodniliśmy, że tym tematem zajmujemy się na jednym z posiedzeń Komisji Środowiska. I właśnie dzisiaj tym tematem się zajmujemy.

Proszę państwa, postępująca fragmentacja siedlisk wynikająca z budowy dróg i w ogóle z zabudowy stanowi czynnik negatywnie wpływający na funkcjonowanie popu-

lacji zwierząt, w tym również w kontekście genetycznym. U nas chyba wciąż za mało robi się badań naukowych w tym zakresie, ale to wynika pewnie z tego, że nie mamy zbyt wiele środków na takie badania. Choć być może nie ma także woli, żeby takie badania przeprowadzać. A przecież to Skarb Państwa jest właścicielem zwierząt dziko żyjących – i tych łownych, i tych objętych ochroną – dlatego powinniśmy robić wszystko, aby o dobrostan zwierzyny dbać. I tutaj, że tak powiem, puszczam oko do pana ministra, bo to ministerstwo nadzoruje działania instytucji odpowiedzialnych za gospodarowanie czy zarządzanie populacjami zwierząt dziko żyjących. My jako komisja wystąpiliśmy w tej sprawie do sejmików województw, które mają obowiązek koordynowania na swoim terenie działań dotyczących zarządzania przyrodą. Do sejmików należy także podział województw na obwody łowieckie i rejonny hodowlane w porozumieniu z Lasami Państwowymi i Polskim Związkiem Łowieckim. Dostaliśmy jedenaście odpowiedzi z sejmików województw, z województwa podkarpackiego, małopolskiego, dolnośląskiego, łódzkiego, wielkopolskiego, lubuskiego, podlaskiego, świętokrzyskiego, kujawsko-pomorskiego, mazowieckiego i opolskiego. Dzisiaj, praktycznie w ostatniej chwili, dostaliśmy odpowiedź z województwa opolskiego.

Proszę państwa, chciałbym państwu zacytować treść pisma, z jakim zwróciliśmy się do sejmików, bo to jest dosyć ważne, i poinformować, jakie dostaliśmy odpowiedzi, czy te odpowiedzi są takie, jakich oczekiwaliśmy, czy też nastąpiło pewne niezrozumienie sytuacji. Pismo, które Komisja Środowiska skierowała do przewodniczących sejmików, brzmiało następująco.

Zgodnie z art. 27 ust. 1 ustawy z dnia 13 października 1995 r. – Prawo łowieckie podziału na obwody łowieckie oraz zmiany granic tych obwodów dokonuje w obrębie województwa właściwy sejmik województwa w drodze uchwały po zasięgnięciu opinii właściwego dyrektora regionalnej dyrekcji Państwowego Gospodarstwa Leśnego „Lasy Państwowe” i Polskiego Związku Łowieckiego, a także właściwej izby rolniczej. W 2017 r. utracą ważność umowy dzierżawy większości obwodów łowieckich. Intensywna budowa nowych dróg oraz modernizacja dróg istniejących wymagać będzie zmian granic obecnych obwodów łowieckich. W związku z powyższym w ciągu najbliższych pięciu lat winna nastąpić, po gruntownej analizie warunków środowiskowych sprzyjających zachowaniu trwałości wielu gatunków zwierząt, w tym również gatunków łownych, rewizja granic obwodów łowieckich oraz rewizja granic rejonów hodowlanych. Zwracam się z prośbą o udzielenie odpowiedzi na następujące pytanie: jak samorząd wojewódzki widzi przyszłość gospodarowania populacjami zwierząt dziko żyjących w obliczu fragmentacji środowiska, która jest wynikiem budowy sieci dróg stanowiących barierę dla zwierzyny? Zagadnieniem tym będzie się zajmowała Komisja Środowiska na posiedzeniu w dniu 10 kwietnia bieżącego roku. Chciałbym podczas obrad przedstawić stanowisko strony samorządowej, dlatego będę wdzięczny za przesłanie związanej odpowiedzi w formie elektronicznej lub faksem na adres sekretariatu komisji do 6 kwietnia.

Proszę państwa, może kilka zdań... Chciałbym państwu powiedzieć, jakie odpowiedzi dostaliśmy, ale nie

jest możliwe, żeby przedstawić wszystkie te odpowiedzi. Te pisma będą do państwa dyspozycji. Przedstawię państwu przynajmniej skrajne stanowiska. Proszę państwa, niektóre z sejmików samorządowych podeszły do sprawy bardzo rzetelnie i przedstawiły, co w tym zakresie robią – te prace naprawdę są zaawansowane. Niektóre z sejmików stwierdziły, że mniej więcej wiedzą, jak powinno wyglądać postępowanie w tym zakresie, ale uważają, że na te działania przyjdzie jeszcze czas i nie ma potrzeby, żeby w tej chwili się tym zajmować. Przytoczę kilka zdań z pisma od sejmiku podlaskiego: „W tej kwestii należy przeanalizować indywidualnie przebieg każdego odcinka inwestycji z uwzględnieniem urządzeń mających wpływ na swobodne przemieszczanie się zwierząt (siatka, ekrany dźwiękoszczelne). Analizie należy poddać obecne granice i powierzchnie obwodów łowieckich oraz planowany przebieg szlaków komunikacyjnych. Dopiero po nałożeniu na siebie obu tych elementów będzie możliwe podjęcie właściwej decyzji, w jakie sposób należy zagospodarować dany teren”. Można z tego wywnioskować, że praktycznie nic w tym zakresie się nie robi, choć mniej więcej zdają sobie sprawę z tego, co należałoby w tej sytuacji zrobić.

Chciałbym teraz zaskoczyć państwa bardzo pozytywnie. Dostaliśmy pismo z sejmiku mazowieckiego, w którym moim zdaniem bardzo rzetelnie zostały przedstawione planowane działania i to, co w tej sprawie już dzisiaj robi samorząd województwa mazowieckiego. Jeżeli państwo pozwolicie, to odczytam to pismo, bo pewnie będziemy się odnosić do tego akurat przypadku. Będziecie państwo mogli ocenić, na ile ten samorząd jest przygotowany do działań w tej sprawie.

„Odpowiadając na pytanie pana senatora, zastępcy przewodniczącego Komisji Środowiska Senatu Rzeczypospolitej Polskiej, dotyczące przyszłości gospodarowania populacjami zwierząt dziko żyjących w obliczu fragmentacji środowiska, która jest wynikiem budowy sieci dróg stanowiących barierę dla zwierzyny, najpierw należy zauważyć jego trafność”. Tak napisano w pierwszym zdaniu. I dalej: „Zagadnienie jest wielowątkowe i należy je rozpatrywać nie tylko pod kątem zwierząt łownych, obwodów łowieckich, ale zwierząt dzikich w ogóle. Rozważyć należy również adresata tak postawionej kwestii. O ile bowiem samorządom województw przypisano pewne kompetencje dotyczące ochrony przyrody, ochrony zwierząt i łowiectwa, tu jedynie administrowanie, podziału powierzchni województwa na obwody łowieckie i kategoryzowania obwodów łowieckich, to zgodnie z ustawą z 13 października 1995 r. – Prawo łowieckie gospodarka łowiecka prowadzona jest w obwodach łowieckich przez ich dzierżawców lub zarządców. Należy więc zdecydowanie ściśle współdziałać z nimi w tej dziedzinie. Rozdział 5 prawa łowieckiego omawia zagadnienia dotyczące obwodów łowieckich. Według art. 23 ust. 1 obwód łowiecki stanowi obszar gruntów o ciągłej powierzchni, zamkniętej jego granicami, nie mniejszy niż 3 tysiące ha, na którego obszarze istnieją warunki do prowadzenia łowiectwa. Podczas prac nad podziałem województwa mazowieckiego na obwody łowieckie dostrzeżono nieścisłości w wymienionej ustawie, które nie pozwalają jednoznacznie interpretować jej zapisów. Jeżeli skrupulatnie wypełnić zapis art. 23 ust. 1, to patrząc na mapy wielu

obwodów łowieckiego położonych w sąsiedztwie dużych miast, gdzie prawie połowa terenu otoczona granicami jest zabudowana, a reszta poprzecinana gęstą siecią dróg, praktycznie niemal nie można prowadzić racjonalnej gospodarki łowieckiej, w ramach której dokonuje się również odstrzału zwierzyny – załącznik nr 1, mapa obwodu łowieckiego znajdującego się koło Warszawy. Przy określaniu tak zwanego rejestru powierzchniowego obwodów łowieckich należy określić powierzchnię użytkową obwodu. Powstaje pytanie: jak i na jakiej podstawie przypisać w takim obwodzie tereny zabudowane do obwodu i odliczać później zagęszczenie zwierzyny w takim obwodzie? Na terenach zabudowanych nie jest przecież możliwe inwentaryzowanie zwierzyny i gospodarowanie nią, w tym prowadzenie odstrzału. Brak uregulowań prawnych powoduje konieczność dokonywania własnych interpretacji przez poszczególnych decydentów z samorządów województw, z Ministerstwa Środowiska i kół łowieckich. W ust. 2 art. 23 stworzono wątek do obejścia ust. 1. Nie istnieją bowiem merytoryczne przyrodnicze przesłanki do tworzenia obwodów mniejszych, a wręcz przeciwnie – zdecydowanie wskazane jest powiększenie obwodów. Dowodem na to okazała się konieczność tworzenia rejonów hodowlanych dla poprawy gospodarki zwierzyną grubą.

W województwie mazowieckim problem fragmentacji obwodów łowieckich był dostrzeżony już podczas pierwszego podziału województwa na obwody łowieckie przez sejmik województwa mazowieckiego w 2006 r. Występowanie dróg o intensywnym ruchu samochodowym nasilone jest szczególnie wokół dużych miasta. Parametr ten jest brany pod uwagę przy określeniu kategorii obwodów łowieckich jako czynnik ujemnie wpływający na jakość obwodu. Dla celów kategoryzowania obwodów łowieckich na terenie naszego województwa posłużyliśmy się opracowaną specjalnie mapą. Naniesiono na niej granicę obwodów łowieckich, a następnie komputerowo wyliczono zagęszczenie dróg na jednostkę powierzchni obwodu. Otrzymane wyniki określone w kilometrach dróg na kilometr kwadratowy obwodu naniesiono na mapę. Wyliczone zagęszczenie dróg podzielono na cztery grupy, którym przypisano punktację i odpowiedni kolor na mapie. Dzięki takiemu opracowaniu możliwe było bezkonfliktowe wypunktowanie tego parametru dla wszystkich obwodów łowieckich w województwie według jednej skali. Dało to jednocześnie możliwość orientacji, jak przedstawia się zagęszczenie dróg w poszczególnych obwodach, i jaka jest rozpiętość tego parametru. Okazuje się, że są obwody o zagęszczeniu od 0,18 km dróg na 1 km² obwodu i są też takie, w których jest 3,98 km dróg na 1 km² obwodu.

Przy dokonaniu podziału województwa mazowieckiego na obwody łowieckie w 2006 r. kierowaliśmy się naczelną zasadą utrzymania dotychczasowych granic ustalonych wiele lat wcześniej i respektowanych przez środowisko myśliwych. Dotychczas w skali województwa – ponad sześćset obwodów łowieckich – nie było konieczności dokonywania istotnych zmian granic obwodu. Wprowadzono jedynie kilka niewielkich korekt, zawsze uzgadnianych z zainteresowanymi stronami. Nowo tworzone plany zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględniające konieczność budowania przejść pod- i nadziemnych

przez drogi daje szansę zadośćuczynienia podstawowym wymogom ochrony przyrody, w tym zwierząt. Nie jest to jednak wystarczające dla ochrony niektórych gatunków zwierząt. Zależy to od wielkości arealów osobniczych różnych gatunków zwierząt.

W obliczu postępującej antropopresji przejawiającej się rozwojem budownictwa mieszkalnego, przemysłowego, drogownictwa, kolejnictwa, sieci ferm wiatrowych, linii energetycznych, turystyki we wszelkich jej formach wkraczających na tereny do tej pory stanowiące miejsca bytowania zwierząt dzikich wiadomo, że jednoznacznie ogranicza to zasięgi poszczególnych populacji zwierząt, prowadzi do izolowania powstałych niewielkich subpopulacji, krzyżowania się osobników w obrębie tych grup i ostatecznie może spowodować ich zagładę. Jednocześnie dochodzi do wypadków komunikacyjnych z udziałem zwierząt. W Polsce nie prowadzono dotąd badań o liczbie zwierząt ginących na drogach, jednak z danych pochodzących z innych krajów – Niemcy, Austria, Czechy – gdzie badania takie prowadzono, wynika jednoznacznie, że na drogach ginie więcej zwierząt niż w wyniku polowań. Jeśli przyjąć straty z tego wynikające – zmarnowane tusze zwierząt, te z wypadków muszą być utylizowane – straty w pojazdach, a także okaleczenia, a nawet śmierć ludzi – choćby przypadki kolizji z łosiami w Puszczy Boreckiej – problem jest bardzo poważny i nasuwają się wnioski o konieczności uwzględnienia tego zjawiska w planach różnego szczebla zagospodarowania przestrzennego.

Dodatkowo należy wziąć pod uwagę zmianę przyzwyczajęń niektórych gatunków zwierząt i coraz częstszy ich kontakt z człowiekiem – penetracja osiedli ludzkich przez lisy, dziki, kaczki, grzywacze itd. Coraz częściej wyrządzają one szkody na terenach wyłączonych z obwodów łowieckich i doprowadzają do sytuacji konfliktowych, w których myśliwi nie są stroną. Jak wynika z naszych obserwacji, obecny kształt granic obwodów łowieckich ułożony od wielu dziesięcioleci jest przyjęty ze zrozumieniem przez środowisko myśliwych. Nauczyli się oni gospodarować populacjami zwierzyny nawet na najtrudniejszych terenach. Jako przykład mogą tu służyć obwody łowieckie w rejonach sadowniczych, w okolicach Grójca i Góry Kalwarii, niemal całe poprzecinane ogrodzeniami – załącznik nr 2, mapa obwodu łowieckiego znajdującego się koło Grójca. W świetle powyższego nie widać bezpośredniej przyczyny do zmiany podejścia do sposobu wyznaczania granic obwodów łowieckich z powodu samego fragmentowania terenu”.

Oczywiście to jest materiał do dyskusji, będziemy mogli się do niego później ustosunkować.

Proszę państwa, fragmentacja środowiska i poprawa dobrostanu zwierząt mają pośredni wpływ na różne kwestie. Ja tylko je wymienię, nie będę tego dalej analizował, bo państwo jesteście fachowcami w tej dziedzinie. Mówi się tutaj o przyrodzie jako takiej, o populacji zwierząt dziko żyjących, o łowiectwie, o budowie dróg... Tu mamy na myśli także budowę przejść dla zwierzyny. Proszę państwa, bardzo ważna jest współpraca Lasów Państwowych, Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, Polskiego Związku Łowieckiego i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. I chciałbym oddać państwu

głos. Proponuję, żeby rozpocząć – myślę, że wystąpienia będą trwały 10, 15 minut – od wystąpienia przedstawiciela Polskiego Towarzystwa Leśnego. Poprosiłbym pana doktora Janusza Mikosia, przewodniczącego Polskiego Towarzystwa Leśnego, o zabranie głosu.

To będzie multimedialna prezentacja. Tak?
Proszę bardzo.

Przewodniczący Komisji Łowieckiej przy Zarządzie Głównym Polskiego Towarzystwa Leśnego Janusz Mikoś:

Dziękuję bardzo.

Przedstawię spojrzenie na ten problem z regionalnego punktu widzenia, mam na myśli teren województwa pomorskiego, obszar Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Gdańsku. Przedstawię problem fragmentacji środowiska wynikający z budowy drogi i jej wpływ na populację zwierząt dziko żyjących widziany przez leśników i myśliwych, czyli tych, którzy tymi populacjami gospodarują.

Z tą kwestią powiązane są dwa tematy. Pierwszy i najważniejszy dotyczy łagodzenia skutków tej fragmentacji, czyli właściwego lokowania przejść dla zwierzyny, a drugi związany jest z gospodarowaniem populacjami. Chodzi zatem o podział na obwody łowieckie i rejonów hodowlane.

Pozwoliłem sobie wyeksponować tutaj problemy, które dostrzegamy na północy kraju. Są one oczywiście widziane i rejestrowane również w innych regionach, niemniej trudno mi się wypowiedzieć w imieniu przedstawicieli innych terenów. Pocięte przeszkodami infrastrukturalnymi korytarze ekologiczne, których status prawny nie jest jasno określony, nie zawsze są łączone przejściami dla zwierzyny. Planiści nie zawsze uwzględniają ten problem, nie zawsze go czują. Przyrodnicy, różne organizacje ekologiczne, ten problem artykułują, niemniej nie przekłada się to na praktyczne działania w zakresie łagodzenia skutków tej fragmentacji. Zdarzają się również – przynajmniej u nas, choć dość rzadko – niewłaściwe lokalizacje przejść dla zwierzyny, o czym będę mówił za chwilę, a ich gabaryty często nie odpowiadają normom, szczególnie normom dotyczącym dużych ssaków, zwłaszcza ssaków kopytnych, które mają ograniczoną tolerancję dla niektórych przejść. No i... To jest chyba największa bolączka – powszechny brak zagospodarowania zielenią. W tej sprawie także będą przykłady.

Korzystając z okazji, że jest na sali generalny dyrektor ochrony środowiska, chciałbym... W decyzjach GDOŚ, które dotyczą projektów zagospodarowania zielenią... No, nie zawsze rozumiemy to ograniczenie dla gatunków rodzimych geograficznie. Jeżeli chodzi o środowisko leśne czy środowiska naturalne, jest to sprawa bezdyskusyjna, no ale jeżeli chodzi o urządzenia techniczne, jakimi są przejścia dla zwierzyny, to wprowadzenie takiego ograniczenia daje małe pole manewru, bowiem... Zagospodarowanie zielenią takiego przejścia to przede wszystkim stworzenie osłony, a z jakich gatunków ta osłona będzie tworzona, to jest już sprawa wtórna. Chodzi przede wszystkim o to, żeby ta osłona była skuteczna, a rodzime gatunki nierzadko, a nawet często, właściwej osłony mogą nie dawać.

Kolejny problem, który zauważamy, jest taki, że projekty zagospodarowania zielenią przejść uwzględniają tylko pas drogowy, czyli to, co jest w dyspozycji inwestora, a więc Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a przestrzeń poza pasem drogowym jest niejako pozostawiana sama sobie, często niezauważana zarówno przez koła łowieckie, jak i... Może nawet i nadleśnictwa. To tyle takich konkretnych uwag.

A teraz pozwolę sobie te kwestie zilustrować. Tutaj mamy taki przykład: nadleśnictwo Starogard, rejon hodowlany „Kociewie”. Całe nadleśnictwo jest objęte rejonem hodowlanym i przecięte autostradą A1. Te zielone punkty na mapie to przejścia na autostradzie, które już są wybudowane. One jeszcze nie są zagospodarowane zielenią, ale już są wybudowane, a więc ich gabarytów już się nie zmieni, ich lokalizacji się nie zmieni. Można jednak jeszcze wiele zrobić, jeżeli chodzi o zagospodarowanie zielenią. Widzimy tutaj, że ten rejon hodowlany został przecięty na pół przez ogrodzony teren autostrady. Na żółto zaznaczone są obwody łowieckie, które zostały przecięte autostradą, jak również drogami krajowymi, które dawniej nie były tak ruchliwe, a dzisiaj ten ruch jest tak duży, że stwarza to poważne problemy w zagospodarowaniu populacjami, szczególnie dużych gatunków łownych.

Tutaj mam przykład górnego przejścia dla zwierząt, ale nie z województwa pomorskiego, bo w województwie pomorskim takiego górnego przejścia nie mamy. I to jest dobry przykład, jeżeli chodzi o lokalizację i gabaryty. Proszę zauważyć, że jest to przejście łączące dwa kompleksy leśne, górne przejście o dużej szerokości – szerokość wynosi około 60 m – czyli bardzo dobrze przystosowane dla dużych ssaków. I to jest na trasie Warszawa – Radom. Ale jaki tu jest problem? Problemem jest oczywiście zagospodarowanie zielenią. Co tu widzimy? Usychającą brzoźkę, usychające jarzębiny, które kiedyś posadzono... I co dalej? Uważamy, że aby ta zieleń na przejściu mogła odpowiednio funkcjonować, potrzebny jest minimum pięcioletni monitoring, a może nawet i dłuższy, i uzupełnianie... Skoro standardy w Lasach Państwowych nakazują prowadzenie takiego monitoringu w środowisku leśnym przez pięć lat, no to w przypadku przejścia dla zwierzyny, gdzie warunki są skrajne, bo jest susza, bo jest zasolenie, bo są wiatry, bo jest nasłonecznienie... Te warunki są skrajnie trudne i roślinność musi być dopasowana w taki sposób, żeby w takich warunkach wytrzymała. Tak że, jeszcze raz powtarzam, to jest przykład przejścia w bardzo dobrej lokalizacji, o bardzo dobrych gabarytach, ale problemem jest brak zagospodarowania zielenią.

Kolejny przykład, dolne przejście pod autostradą A1. No i niestety trzeba powiedzieć, że lokalizacja nie jest do końca trafiona, bo, jak widzimy, przejście prowadzi w pola. Przejście jest wąskie, co powoduje... Doświadczenia miejscowego koła łowieckiego, z którym jako Komisja Łowiecka Polskiego Towarzystwa Leśnego mieliśmy spotkania i prowadziliśmy rozmowy... Próbowano nawet zachęcać sarny do przejścia poprzez zanęcanie, ale nie udało się. Dochodziły do przejścia i się cofały. Tędy nawet sarna nie przejdzie. Dziki może się przyzwyczajać, małe ssaki na pewno przejdą, ale duże kopytne na pewno, na pewno nie. I to, co się rzuca w oczy, to jest absolutny brak zago-

spodarowania zielenią. Tu widzimy to przejście w innym ujęciu. Członkowie koła łowieckiego mówili, że rolnicy często zostawiają w tym przejściu maszyny rolnicze. No, na pewno jest to świetne zadanie, świetny schron dla maszyn, ale chyba nie o to chodziło.

Tutaj mamy kolejny bardzo dobry przykład. To jest autostrada A1, przejście pod estakadą wzdłuż cieku wodnego. To jest naturalny korytarz ekologiczny i zwierzyzna z niego korzysta. Nawet jelenie tędy przechodzą, co zostało stwierdzone. I tutaj nie mamy żadnych uwag. Oby więcej takich korytarzy mogło funkcjonować.

Jakie wnioski się nasuwają? Przede wszystkim muszą być uwzględniane korytarze migracyjne dla dużych ssaków. Te zwierzęta mają ograniczoną tolerancję dla wąskich przejść dolnych, czyli, tak jak mówiłem, najlepsze są estakady lub szerokie przejścia górne. A przejście górne winno mieć minimum 60–80 m szerokości i być dobrze zagospodarowane zielenią, tak to jak się obserwuje w Niemczech.

Kolejny wniosek: obowiązkiem zagospodarowania zielenią należy objąć także tereny przyległe do przejścia, poza pasem drogowym. I w ten proces muszą się włączać zarówno nadleśnictwa, jak i koła łowieckie. Koła łowieckie i nadleśnictwa z terenu północnego deklarują chęć współpracy i taka współpraca na pewno będzie oddziaływać pozytywnie na jakość przejść.

Kolejny wniosek: wszystkie przejścia powinny być objęte monitoringiem przynajmniej dwu-, trzyletnim w celu oceny ich wykorzystania przez poszczególne gatunki zwierząt. Metody monitoringu są znane, on nie jest pracochłonny, nie jest kosztowny, tak że to jest chyba żaden problem. W większości przypadków taki monitoring powoli wprowadza się w życie, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad na pewno to potwierdzi.

I temat, który został wywołany medialnie, ale my także ten problem obserwujemy... Z rejonów przejść muszą zniknąć ambony i zwyżki. Niektórzy próbują tłumaczyć, że po to stawiają te budowle, żeby obserwować zwierzyznę... Wiadomo, że takie tłumaczenia trzeba traktować pół żartem pół serio. My uważamy, że strefa wolna od urządzeń powinna wynosić minimum 500 m. Myślę, że do rozporządzenia ministra środowiska dotyczącego regulaminu polowań warto wprowadzić taki zapis. Gdyby się to znalazło w regulaminie polowań, to po prostu nie byłoby problemu. Chcę również powiedzieć, że w tej sprawie została podjęta uchwała Wojewódzkiej Rady Łowieckiej w Gdańsku. Ta uchwała mówi o tym, że urządzenia do wykonywania polowań powinny być przesunięte, odsunięte, zlikwidowane. Również Polski Związek Łowiecki stara się coś zrobić w tym zakresie. Tak że to nie jest tylko nasz wniosek, to nie ulega wątpliwości.

Kolejny temat, który chciałbym poruszyć, dotyczy obwodów łowieckich i rejonów hodowlanych, tego, w jaki sposób przeszkody infrastrukturalne wpływają na gospodarstwo populacjami dużych ssaków. Chcę tutaj zinventaryzować kilka problemów. W większości przypadków – oczywiście są chlubne wyjątki, o czym pan senator tutaj mówił – granice obwodów łowieckich nie były zmieniane od lat siedemdziesiątych, poza korektami. Granice rejonów hodowlanych nie były zmieniane praktycznie od czasów ich utworzenia, czyli od początku lat osiemdziesiątych.

Kolejny niezaprzeczalny fakt jest taki, że umowy dzierżawy obwodów łowieckich ekspirują w 2017 r. I wypadałoby, żeby problem obwodów łowieckich i rejonów hodowlanych do tego czasu uregulować. Oczywiście jest, że nastąpiła intensywna rozbudowa miast, powstają nowe drogi ekspresowe, autostrady, istniejące drogi krajowe są remontowane, nasila się tam ruch samochodowy i praktycznie są to drogi szybkiego ruchu. Łagodzenie skutków fragmentacji środowiska nie zawsze nadąża za inwestycjami, to obserwujemy i to niestety trzeba przyznać. Z tego powodu będą się tworzyły, i już się tworzą, wyspowa populacje gatunków skazane na zubożenie puli genetycznej i powolną degradację. To już się dzieje w Niemczech, tam nastąpiła fragmentacja środowiska tak poważna, że powstały populacje wyspowa. Chyba nie chcemy do tego dopuścić. W pociętych drogami ekspresowymi i autostradami obwodach łowieckich utrudnione są warunki do prawidłowego gospodarowania populacjami zwierząt łownych, a czasami jest to wręcz niemożliwe. I to są fakty.

A teraz kilka przykładów. Tutaj mamy... Opowiem o tym na przykładzie terenu Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Gdańsku, to jest województwo pomorskie. Tutaj mamy podział terenu regionalnej dyrekcji na rejonów hodowlane. Przypomnę, że rejonów hodowlane utworzono po to, aby na dużych obszarach można było skutecznie gospodarować populacjami dużych ssaków, szczególnie kopytnych, w to się wpisuje nie tylko jeleni, ale również dzik. Zasada była taka, że rejonów hodowlane mają być tak utworzone, żeby nie były pocięte przeszkodami, których zwierzę nie jest w stanie pokonać. To miała być wolna przestrzeń życiowa dla dużych ssaków, dla dużych populacji. Teren regionalnej dyrekcji został podzielony na dziewięć rejonów hodowlanych. Pewnym błędem w koncepcji było to, że granice rejonów hodowlanych mają się zamykać w granicach regionalnych dyrekcji. Uważam, że to jest pewne ograniczenie, z którego chyba trzeba będzie się wycofać.

Kolejny slajd pokazuje podział na obwody łowieckie. To jest ten pierwotny podział. Poza tym że przeprowadzono drobne korekty na terenie regionalnej dyrekcji, od lat siedemdziesiątych niewiele było zmieniane. Tutaj widzimy przebieg drogi, dwupasmówki, która jest ogrodzona w całości. Zaczyna się obwodnicą Trójmiasta, to jest tutaj, i przechodzi w autostradę A1. Cała ta droga jest ogrodzona. A tutaj są obwody, które ta droga przecina. No, nie da się gospodarować łowiecko w obwodach przeciętych taką drogą. Te obwody są poprzecinane, odgrodzone płotem i zwierzyzna nie wszędzie może przejść. Uważam, że ten problem jest dość istotny.

Kolejne drogi to tak zwane szóstka i siódemka – chyba wysiadł rzutnik – które w tej chwili przekształcają się w drogi ekspresowe. One w ten sposób dzielą obwody łowieckie. Kolorem zielonym zaznaczyłem kompleksy leśne, a szarym teren zabudowany, to jest w tle.

Kolejne drogi to pozostałe drogi krajowe. One kiedyś, na początku lat siedemdziesiątych, w latach osiemdziesiątych, kiedy te obwody były tworzone, nie były drogami o intensywnym ruchu samochodowym. Dzisiaj to są praktycznie, że tak powiem, gilotyiny dla zwierząt. Tam jest tak intensywny ruch, że praktycznie... To musi być uwzględ-

niane przy nowym podziale na obwody łowieckie. I tutaj widzimy, jak te drogi dzielą nam obwody łowieckie.

Doszły jeszcze... Na czerwono są zaznaczone drogi projektowane. Ta droga jest w budowie od dwóch lat, a ta jest w planach na najbliższe dziesięciolecie. Są jeszcze obwodnice miast, które również negatywnie wpływają na gospodarkę łowiecką. I tak kolejne obwody ulegają podzieleniu.

Tutaj mamy slajd, który pokazuje, w jakiej skali w województwie pomorskim, na terenie Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Gdańsku, te obwody są pocięte. Praktycznie wszystkie rejonu hodowlane są pocięte przeszkodami, z którymi zwierzyna ma problem. Kilkadziesiąt obwodów łowieckich, to jest ponad 15% wszystkich obwodów w regionalnej dyrekcji, wymaga korekty granic. Podejrzewam, że część obwodów łowieckich po takiej korekcie będzie musiała zniknąć, bo nie da się utrzymać niektórych obwodów łowieckich, zakładając, że obwód łowiecki powinien mieć minimum 3 tysiące ha.

Jakie wnioski się nasuwają? Tak jak mówiłem, do 2017 r. konieczna jest weryfikacja. Tutaj pozwoliłem sobie zaproponować, jak to powinno... To jest tylko moja propozycja i niekoniecznie musi zostać uwzględniona. Taką weryfikację powinny przeprowadzić niezależne komisje, niezależne od partykularnych interesów różnych kół łowieckich. Wiemy, że koła łowieckie mają swoje interesy i interesiki. Jeżeli chcemy działać logicznie i dla dobra populacji zwierząt, to musi to zrobić niezależna komisja powołana przez marszałków, oczywiście z udziałem i PZŁ, i leśników. A w procesie opiniowania powinny wziąć udział nadleśnictwa i koła łowieckie, bo one są bezpośrednio zainteresowane tym tematem. Korygując granice, należy uwzględnić zasadę, że minimalna powierzchnia obwodu, jak myślę, powinna wynosić od 2,5 do 3 tysięcy ha. Już istnieją obwody o powierzchni poniżej 3 tysięcy ha, a więc nie sądzę, żeby udało się utrzymać sztywną granicę wynoszącą 3 tysiące ha. Ponadto granicami obwodów powinny być drogi publiczne. Dzisiaj jest różnie – czasem są to granice dawnego województwa, linie, których w terenie czasem nie sposób odnaleźć. A to powinny być czytelne granice, najlepiej, żeby były nimi drogi publiczne. Korekta granic łowieckich rejonów hodowlanych winna uwzględniać przede wszystkim przestrzeń życiową zwierząt i ich potrzeby migracyjne, a ograniczeniem powinny być drogi ekspresowe i autostrady. Dziękuję za uwagę.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu Komisji Łowieckiej przy Zarządzie Głównym Polskiego Towarzystwa Leśnego.

Kontynuując ten temat z punktu widzenia komisji łowieckiej, Polskiego Towarzystwa Leśnego... Proszę bardzo pana Piotra Beszterdę o zabranie głosu. Proponuję, aby w następnej kolejności głos zabrali przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Na początku oddamy głos panu ministrowi, jeżeli to możliwe, ponieważ pan minister ma dzisiaj ograniczony czas i o godzinie 18.15 chciałby nas opuścić.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Janusz Zaleski: Jeżeli państwo pozwolicie...)

Spróbujemy, Panie Ministrze, dostosować dzisiaj pracę komisji...

Proszę bardzo.

Członek Komisji Łowieckiej przy Zarządzie Głównym Polskiego Towarzystwa Leśnego Piotr Beszterda:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie i Panowie Senatorowie! Panie Ministrze!

Postaram się powiedzieć wszystko w telegraficznym skrócie, bo kolega przewodniczący swoje wystąpienie troszeczkę przeciągnął i zabrał mi trochę czasu... Od razu powiem, że będzie więcej zdjęć a mniej tekstu.

Proszę państwa, na terenie województwa kujawsko-pomorskiego funkcjonuje Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Toruniu. Ja tam pracuję, jestem w tej dyrekcji głównym specjalistą do spraw łowiectwa. Z tytułu nadzoru, jaki prowadzi dyrektor w tej dyrekcji, zajmujemy się sprawami dotyczącymi fragmentacji siedlisk, które są dla nas niesłychanie istotne. Moje wystąpienie będzie dotyczyło właściwie dwóch kwestii: minimalizacji negatywów i konieczności współdziałania w tym zakresie. I tak, pokrótce chciałbym państwa zapoznać z naszym punktem widzenia.

W obecnym roku mamy... Z informacji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jakie posiadam, wynika, że funkcjonuje obecnie około pięciuset obiektów typu „przejście dla zwierząt”, a w najbliższym czasie planuje się wybudowanie ich około tysiąca. Wszystko to, co widać na tym zdjęciu... To jest fragment autostrady A1 niedaleko Torunia. Jeszcze rok temu ludzie starali się zdążyć na czas, żeby 14 listopada można było za 12 zł przejechać z Torunia do Nowych Marz. Jak państwo widzicie, faza projektu, faza wykonawstwa i wiele innych rzeczy z tym związanych, zwłaszcza jeśli chodzi o sprawy związane ze środowiskiem... Myśmy razem z budowniczymi, z którymi mamy częste kontakty, jeśli chodzi o działania, przyjęli myśl Goethego, że myślenie jest ważniejsze niż wiedza, ale nie ważniejsze niż obserwacja. I realizując tę myśl... Tu mamy przykład właściwie największego przejścia drogowego w Polsce czy nawet w Europie – most autostradowy na Wiśle. Długość tego przejścia, jeśli dobrze pamiętam, wynosi 2 tysiące 400 m. Wisła w tym miejscu płynie równoleżnikowo i wszystkie zwierzęta ze strony wschodniej i zachodniej mogą przechodzić przez to przejście bez większych przeszkód. I to w naszej opinii, mówiąc kolokwialnie, jest obiekt najwyższej troski.

Kolega pokazywał tu niektóre przejścia i opowiadał, jak są one widziane oczami zwierząt. Gdybym był dzikiem i spojrzał na to, co mnie czeka, gdy... Niektóre elementy, które tu widać, będą oczywiście usunięte. To wymaga także zagospodarowania przestrzennego. Chodzi o nie zawsze trafione lokalizacje, z takich czy z innych względów. Może się zdarzyć, że lokalny plan zagospodarowania przestrzennego nie uwzględni tego, że w tym miejscu ma być przejście. I w związku z tym powstają tu jakieś budowle,

gospodarstwa, rzeczy zupełnie niezwiązane ze swobodnym przemieszczaniem się zwierząt. Mam na myśli zwłaszcza przejścia dolne dla zwierząt kopytnych.

Gabiony dla drobnych zwierząt... Nie będę tego omawiał, to są sprawy bardzo fachowe. Bariera infrastrukturalna... Tu widzimy akurat wiadukt nad Drwęcą, który drastycznie... Oprócz tego jest tu jeszcze linia kolejowa. A zatem w tym siedlisku jest mnóstwo elementów obcych. Największym i najważniejszym zadaniem jest biologiczne uproduktywnienie tego miejsca i innych miejsc tego typu. Tu kolejny przykład, też nad Drwęcą...

Kilka słów o obwodach łowieckich w naszym województwie. W dyrekcji toruńskiej jest dwadzieścia siedem nadleśnictw, z czego dwadzieścia cztery na terenie województwa kujawsko-pomorskiego i trzy na terenie pomorskiego. Na swoim terenie mamy dzierżawców obwodów łowieckich w postaci ponad dwustu kół w trzech okręgach oraz obwody wyłączone z wydzierżawienia. Patrząc na miny tych dzierżawców... Oni niezbyt optymistycznie patrzą w przyszłość. Na ich barkach... ich działania w gospodarstwie łowieckim napotykać na wiele problemów.

Struktura obwodów leśnych i polnych, zgodnie z tym, co mówią nam przepisy wykonawcze... Obwód leśny to taki, w którym grunty leśne stanowią co najmniej 40% ogólnej powierzchni. Dyrektor naszej dyrekcji takich obwodów wydzierżawia sześćdziesiąt pięć. Poniżej 40%... Jest ich ponad sto dziewięćdziesiąt i są wydzierżawiane przez starostów.

I doszliśmy do w zasadzie najważniejszego przeżroczka, które pokazuje fragmentację przestrzeni życiowej populacji zwierząt lądowych spowodowaną przez bariery infrastruktury drogowej w województwie kujawsko-pomorskim. Chodzi o autostrady i drogi ekspresowe. Pozwolę sobie pokazać... Oj, nie działa... O, już jest. Ta czerwona kreska to jest autostrada A1, która w tym momencie jest dopuszczona do ruchu w połowie województwa. A tutaj niebawem rozpocznie się ruch samochodowy. Na niebiesko są zaznaczone drogi S10 i S5, których niektóre odcinki są już udostępnione dla ruchu. Widzimy też granice obwodów łowieckich i granice nadleśnictw. Z przyrodniczego punktu widzenia trójkąt największego ryzyka pojawia się w tym miejscu, między tymi dwoma dużymi, a właściwie trzema, aglomeracjami, gdzie jest bardzo duża fragmentacja.

Na tym przeżroczku chciałem państwu pokazać, jaka jest lokalizacja przejść dla zwierzyny, w skrócie. Tutaj są również przejścia zaprojektowane, ale nie dostałem danych i... Skupię się na kolejnym przeżroczku. To jest dwudziesto-sześciokilometrowy odcinek drogi od granicy województwa do Nowych Marz. Tak wygląda lokalizacja przejść dla zwierzyny po nałożeniu na mapę siatki terenów leśnych. Są tu również zaznaczone, choć mało widoczne, granice obwodów. To są wszystkie przejścia, czyli przejścia dla zwierząt dużych, średnich i małych, oraz przepusty. Tak że jest ich naprawdę dużo. Aczkolwiek największą niewiadomą będzie stopień ich wykorzystania przez konkretne gatunki zwierząt czy grupy gatunków. Niektóre mogą być zupełnie niewykorzystywane, no ale to wykaże monitoring.

Krótko o fragmentacji siedlisk, prognozy w zakresie działań do 2017 r. Tu mamy takie zdjęcie... Naszym marzeniem jest, żeby prawie przy każdym przejściu, tak jak mówi

pani Sabina Nowak, było widać tropy wilka. Tu akurat są, nie wiem, tropy psa sołtysa...

(Wesołość na sali)

W każdym razie pojawił się taki trop na przejściu świeżo oddanym do użytku, więc zrobiłem zdjęcie.

Jeśli chodzi o działania... Na poprzednim spotkaniu mówiłem, że planowane jest podpisanie porozumienia w zakresie współpracy. I ono zostało podpisane przez dyrektora Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Toruniu i dyrektora oddziału bydgoskiego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowej i Autostrad. To stwarza płaszczyznę do współpracy, o czym mówiłem na początku. Poprzez współdziałanie Lasów Państwowych i Wydziału Ochrony Środowiska oddziału bydgoskiego... No, pracujemy bardzo intensywnie nad uproduktywnieniem przejść i nad sprawami związanymi z monitoringiem, który w przyszłości na pewno się pojawi.

Jeśli chodzi o zmianę podziału przestrzennego rejonów hodowlanych i obwodów łowieckich, to na autostradzie A1 ulegną zmianie granice sześciu rejonów hodowlanych i około dwudziestu pięciu obwodów łowieckich. Docelowo przy trasach szybkiego ruchu S10 i S5 zostaną zmienione granice sześćdziesięciu jeden obwodów łowieckich oraz siedmiu rejonów hodowlanych.

Najważniejszym wyzwaniem, o którym już mówiłem, jest wzmocnienie boczne siedlisk w pasie drogowym i na gruntach przyległych wszystkich kategorii właścicielskich, a więc i należących do Lasów Państwowych, i do innych podmiotów – i tu jest pole do popisu w zakresie uproduktywnienia – oraz monitoring tego typu przejść. Wydawać by się mogło, że one będą dobrze funkcjonować, ale jest sporo różnych barier, na przykład akustycznych itp. To wszystko okaże się na miejscu.

Kończąc kwestię fragmentacji siedlisk, chciałbym, że tak powiem, rzucić zapowiedź... Jednym z kolejnych tematów będą kolizje drogowe ze zwierzyną, statystyka takich kolizji drogowych w Polsce. Polskie Towarzystwo Leśne jest mocno zaniepokojone kwestią weryfikacji pewnych spraw związanych ze statystykami. Chcę powiedzieć, że niektóre inicjatywy lokalne – współdziałanie samorządów, a konkretnie nadleśnictw, i kół łowieckich – pokazują, że nawet oddolna współpraca w zakresie minimalizacji kolizji drogowych jest... Ciekawym przykładem jest działalność kilku kół łowieckich z Wielkopolski, nie z kujawsko-pomorskiego. Zainstalowano taką specjalną niedrogą aparaturę odstraszającą i liczba wypadków z udziałem zwierząt w tym pasie drogi spadła co najmniej o połowę. Ale o tym później.

A tu fragmentacja... Razem można więcej. Kiedyś nie było tego typu problemów, dzisiaj musimy brać te sprawy pod uwagę. Dziękuję za uwagę i przepraszam za niedociągnięcia techniczne.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Bardzo dziękuję za tę wypowiedź.

Na pochwałę zasługę fakt podpisania porozumienia, którego wynikiem będzie współpraca Lasów i drogowców działających na terenie województwa toruńsko-bydgoskiego...

(*Głos z sali: Kujawsko-pomorskiego.*)

Tak, kujawsko-pomorskiego. Dobrze by było, gdyby również w innych województwach do takiego porozumienia doszło, bo dzięki temu najlepsi fachowcy, leśnicy i drogowcy, mogą wymienić poglądy. I na pewno nie zrobią czegoś, co by nie służyło zwierzyźnie.

Proszę państwa, teraz... Mam pewien dylemat, ponieważ chciałbym, żeby głos zabrał przedstawiciel Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, ale jest też Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad... Czy może państwo uzgodniliście, kto pierwszy chciałby zabrać głos? Wiem, że te stanowiska są podobne...

Czy pan z ministerstwa...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Jasne.

Pan Paweł Mickiewicz, dyrektor Departamentu Środowiska.

Bardzo proszę.

(*Brak nagrania*)

Dyrektor Departamentu Środowiska w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Paweł Mickiewicz:

...Podejmowanych działań przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad przy realizacji inwestycji drogowych.

Jak wszyscy wiemy, przygotowanie inwestycji, a następnie ich realizacja, jest procesem bardzo skomplikowanym i długotrwałym. Prace prowadzone obecnie w Polsce przy realizacji nowych inwestycji drogowych powodują, że Polska jest jednym wielkim placem budowy. Na tej mapce widzimy, jakie inwestycje są obecnie realizowane i jakie zostały już zrealizowane, to jest stan na 21 marca 2012 r. W budowie jest około 700 km autostrad, nie ma tu wyszczególnionych dróg ekspresowych. Ta mapa obrazuje, z jakim problemem tak naprawdę musimy się zmierzyć czy też... Może nie tyle z czym musimy się zmierzyć, ale z czym mamy do czynienia. Inwestycje drogowe, drogi ekspresowe i autostrady to z jednej strony ingerencja w przestrzenne powiązania przyrodnicze, a z drugiej strony działania służące przyrodzie, o czym powiem za chwilę.

Samo przygotowanie inwestycji drogowej jest procesem dosyć skomplikowanym, zaczynającym się od wykonania tak zwanego studium korytarzowego, poprzez uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację danego przedsięwzięcia, gdzie określone są poszczególne wymagania dotyczące przygotowania i realizacji inwestycji i jej monitoringu, aż do uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. W optymistycznym wariantcie od koncepcji budowy do realizacji mija około czterech lat, a następnie mamy kolejne dwa lata na wybudowanie danej drogi.

Pozwoliłem sobie przygotować mapę, która obrazuje, jak wyglądać będzie Polska, gdy naniesiemy na jej terytorium różne obszarowe formy ochrony przyrody, zarówno krajowe, jak i obszary Natura 2000, ptasie i siedliskowe, a także korytarze ekologiczne. Jak widzimy, Polska jest jedną dużą zieloną plamą i powinniśmy się cieszyć, że

mamy tak dużą różnorodność biologiczną, że tyle tysięcy gatunków zwierząt występuje w Polsce, że mamy tak duże obszary chronione, które pomagają zachować nasze wielkie dziedzictwo przyrodnicze.

Jeżeli spojrzymy na rozmieszczenie obszarów sieci Natura 2000... Na chwilę obecną mamy około stu czterdziestu jeden obszarów ochrony ptaków. Obszarów ochrony siedlisk mamy dziewięćset dziewięć, ale o tym pewnie powie więcej generalny dyrektor ochrony środowiska. Obszary Natura 2000 w Polsce zajmują ponad 20% powierzchni kraju.

Przygotowane przez ministerstwo infrastruktury w roku 2010 i zatwierdzone w roku 2011 program budowy dróg krajowych oraz prognoza oddziaływania na środowisko wykazały, że na około 810 km, w związku z planowanymi inwestycjami, może się zdarzyć kolizja z obszarami Natura 2000. Prognoza ta zapewniła podjęcie odpowiednich działań minimalizujących i kompensujących, które umożliwią realizację tego programu bez szkody dla środowiska naturalnego.

Nawiązując do wystąpienia moich przedmówców, warto zauważyć, że... Pokrycie powierzchni kraju obszarami Natura 2000 w Polsce wynosi 20%, w Niemczech – 15%. Te mapy na górze ilustrują, w jaki sposób jest przygotowana sieć Natury w Polsce i w Niemczech. W Niemczech najpierw powstała cała infrastruktura transportowa, która pocięła obszar kraju na poszczególne fragmenty, doprowadziła do fragmentacji, a następnie Niemcy niejako dopasowali do tego obszary Natura 2000. My jesteśmy chyba trochę w lepszej sytuacji, ponieważ mamy już ustalony obszar Natura 2000 i planujemy sieć dróg. Przyjęcie programu budowy oraz przygotowanie poszczególnych inwestycji pokazują nam, że... Jest możliwe przygotowanie inwestycji w zgodzie z przyrodą oraz z obszarami Natura 2000 – na kilkanaście tysięcy kilometrów kwadratowych mieliśmy tylko trzy kolizje, które fragmentarycznie uniemożliwiły przygotowanie inwestycji drogowej.

Warto zauważyć że w Polsce mamy obecnie dziewięćset osiem miast obejmujących niecałe 7% powierzchni kraju. Obszary z terenami zielonymi podlegającymi różnym formom ochrony stanowią ponad 33% powierzchni kraju. W jakiś sposób powinniśmy minimalizować... Przede wszystkim chodzi o działania profilaktyczne, a więc wyprzedzające. Powinniśmy myśleć, w jaki sposób zlokalizować inwestycję drogową i ją realizować, ażeby to oddziaływanie było jak najmniejsze. W związku z tym nie prowadzimy tych działań samodzielnie, tylko współpracujemy. Współpracujemy z instytucjami naukowymi, ze stowarzyszeniami ekologicznymi, współpracujemy z instytucjami typu Polskie Towarzystwo Leśne, z kołami łowieckimi, Lasami Państwowymi, a także z instytucjami odpowiedzialnymi za ochronę przyrody w Polsce – Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska i regionalnymi dyrekcjami ochrony środowiska. I ta współpraca przynosi wymierne efekty.

Ażeby zapewnić ciągłość korytarzy migracyjnych i możliwość przemieszczania się zwierząt, a także odpowiednią wymianę genetyczną, to oprócz odpowiedniego wariantowania bardzo ważna jest budowa przejść dla zwierząt, jak też grodenie dróg, ponieważ ogrodzenie dróg szybkiego ruchu uniemożliwia zwierzętom wtargnięcie na

drogę, a tym samym ukierunkowuje je na przejścia. Jak państwo zaraz zobaczycie, staramy się budować odpowiednią liczbę takich przejść na naszych drogach. Mam nadzieję, że ta liczba jest wystarczająca.

Wybudowanie nowej drogi odciąża drogi już istniejące, tak że natężenie ruchu pojazdów spada niejednokrotnie o 50%, czego przykładem jest odcinek Świecko – Nowy Tomyśl, stara DK2, obecnie droga nr 92. Dzięki wybudowaniu drogi A2 ruch spadł tam o ponad 50% – z osiemnastu tysięcy pojazdów dziennie do ośmiu i pół tysiąca.

Wpływ... Nieogrodzenie drogi wiąże się ze śmiertelnością różnego rodzaju osobników w wyniku kolizji z pojazdami, z utratą siedlisk, ale także, o czym wcześniej była mowa, z fragmentacją siedlisk oraz populacji, co ogranicza możliwość wymiany genów, czy też z przerwaniem ciągłości szlaków migracyjnych.

Budowa przejść dla zwierząt to najskuteczniejsza forma zapewnienia łączności ekologicznej oraz drożności korytarzy ekologicznych. Obecnie wybudowanych mamy trzydzieści pięć przejść górnych, dziewięćdziesiąt sześć dolnych i trzysta siedemdziesiąt przepustów. Planujemy, jeżeli chodzi o inwestycje, w przypadku których mamy wydane decyzje środowiskowe, zrealizowanie około siedemdziesięciu przejść górnych, stu pięćdziesięciu dolnych i osiemset pięćdziesiąt przepustów. I tutaj widać, jakie jest nasilenie tych przejść na poszczególnych fragmentach inwestycji drogowych zrealizowanych ostatnimi czasy. Jako przykład podaję drogę S3 pomiędzy Szczecinem a Gorzowem Wielkopolskim, gdzie zrealizowano dwadzieścia siedem dużych przejść, sto dwadzieścia małych, a dodatkowo zainstalowano coś, co jest spotykane także w innych krajach, a mianowicie bramownice dla nietoperzy. Planujemy wybudowanie dwudziestu dodatkowych przejść dla dużych zwierząt, stu osiemdziesięciu dla małych, a także wygrodzenie specjalną siatką dogęszczającą, która uniemożliwi płazom wejście na drogę i zapobiegnie ich rozjechaniu.

Ta mapka... Na żółto jest zaznaczony nie tylko przebieg drogi. To są wszystkie przejścia, od małych przepustów poprzez przejazdy, także przejazdy gospodarcze, przez które zwierzęta są w stanie przedostać się na drugą stronę. Inwestycje realizowane przez Generalną Dyрекcję są najbardziej ekologicznymi inwestycjami nie tylko w Polsce, ale także w całej Europie, jeżeli nie na świecie.

Jak zapewnić wykorzystanie przejść? Przede wszystkim podczas planowania należy wziąć pod uwagę takie czynniki jak odpowiednie ukształtowanie terenu, walory przyrodnicze. Należy wziąć pod uwagę, jakim gatunkom zwierząt to przejście ma służyć, a następnie odpowiednio je zaprojektować. A więc łagodne najścia, obsadzanie wejść, usytuowanie drogi względem korytarza migracyjnego... Inwestycje realizowane przez Generalną Dyрекcję odbywają się w obrębie pasa drogowego. I tylko w tym obrębie mamy możliwość realizacji naszych inwestycji. Stąd zdarzają się sytuacje, o czym była tu wcześniej mowa, że przejście jest zagospodarowane jedynie w obrębie pasa drogowego, który wykracza 10, 20 m, a czasami zdarza się, że 50 m, w jedną stronę. A dalej... No, to już zależy od współpracy z Lasami Państwowymi, z kołami łowieckimi itp. Taka współpraca rozpoczęła się w Bydgoszczy. Sądymy, że tak będzie również w Olsztynie i zostanie

to, powiedziałbym, rozciągnięte na obszar całego kraju. Chodzi o to, żeby instytucje, którym podlegają tereny zaraz za przejściami dla zwierząt, także aktywnie uczestniczyły w zagospodarowaniu tychże przejść.

Czy przejścia są wykorzystywane? Tak. Analizujemy to, monitorujemy przejścia zarówno podstawowymi metodami, takimi jak wysypywanie piasku, jak i dzięki foto-pułapkom, stosowaniu kamer. W większości przypadków monitoring jest realizowany w ramach obowiązku nałożonego na Generalną Dyрекcję w decyzji środowiskowej. Rolą Generalnej Dyрекcji Dróg Krajowych i Autostrad nie jest monitorowanie przejść, stąd nasza współpraca z organizacjami i instytucjami naukowymi w tym zakresie. W niektórych przypadkach zaczęliśmy podpisywać umowy o współpracy.

Działania minimalizujące i kompensujące polegają również na przenoszeniu okazów i odtwarzaniu siedlisk.

Działania na etapie budowy to odpowiednie wytyczanie placu budowy, odławianie zwierząt, głównie małych, które znajdują się na tym terenie.

Przykłady przejść dla zwierząt... Tu jest kilka przykładów przejść dolnych oraz jeden przykład przejścia górnego. Realizujemy te inwestycje na bieżąco we współpracy z odpowiednimi podmiotami i mam nadzieję, że uda się zachować... Jesteśmy przekonani, że uda się zachować odpowiednią różnorodność biologiczną, ale do tego jest konieczna współpraca organizacji i instytucji, które są odpowiedzialne za ochronę przyrody poza naszym pasem drogowym. Dziękuję bardzo za uwagę.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Bardzo dziękuję, Panie Dyrektorze.

Podczas przywitania umknął mojej uwadze prezes Polskiej Izby Gospodarczej „Ekorozwój”, pan Krzysztof Zaremba. Bardzo nam miło gościć pana na dzisiejszym posiedzeniu komisji.

Proszę państwa, ze względu na to, że pan minister ma dzisiaj ograniczony czas, proponuję oddanie panu ministrowi głosu. Pan minister na pewno jest świetnie zorientowany w tych wszystkich sprawach, ale, Panie Ministrze, gdyby pan mógł teraz zabrać głos i krótko... My potem będziemy kontynuować dyskusję i pewnie wszystko do pana ministra dotrze, ten nasz dzisiejszy urobek.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Janusz Zaleski:

Dziękując za zrozumienie, Panie Przewodniczący, proponowałbym, żeby pan dyrektor generalny Michał Kięlszka powiedział chociaż kilka słów na temat materiału, który przygotowaliśmy na dzisiejsze posiedzenie komisji i który został przyjęty przez kierownictwo resortu. Myślę, że jest to jeden z ważnych elementów dyskusji, która, jak sądzę, jeszcze się wywiąże.

(Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca: Jasne.)

Ja z przyjemnością posłucham...

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska Michał Kielsznia:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Przepraszam, że nie ma prezentacji. Chciałbym powiedzieć kilka słów na temat problemu, który został poruszony w tym materiale.

Nie da się ukryć, że, z jednej strony fragmentacja siedlisk, a z drugiej strony brak odpowiedniego umocowania kwestii korytarzy ekologicznych w polskim prawie to wielki problem przede wszystkim w zakresie ochrony przyrody, ale także tego wszystkiego, co przyroda daje człowiekowi. Dyskusję moglibyśmy zacząć od kwestii jakości siedlisk i gatunków, a skończyć na problemach adaptacji do zmian klimatu, ale wydaje mi się, proszę państwa, że wszyscy w tym gronie zgadzamy się z tym, że zjawisko fragmentacji jest negatywne i należy podjąć wszelkie kroki, aby tej fragmentacji siedlisk, jak i całego zasobu przyrodniczego, przeciwdziałać.

Proszę państwa, system ochrony przyrody składa się z obszarowych form ochrony przyrody, począwszy od parków narodowych, poprzez parki krajobrazowe czy obszary Natura 2000, kończąc na zespołach przyrodniczo-krajobrazowych, które właściwie się uzupełniają. Jest to system, którego elementy się uzupełniają i powinny być one połączone korytarzami ekologicznymi umożliwiającymi migrację gatunków w celu zapewnienia odpowiedniej jakości genów.

Proszę państwa, ponieważ mamy mało czasu, od razu powiem o problemach. Pan dyrektor Mickiewicz wspomniał o tym, że dobrze przygotowana inwestycja zaczyna się od tego, że przeprowadza się tak zwaną analizę korytarzową. Ja oczywiście się z tym zgadzam, zwracając jednocześnie uwagę, że podstawą dobrze przeprowadzonej inwestycji jest planowanie strategiczne. Muszę zacząć od tego, że podstawowym problemem, który wpływa na fragmentację czy na kwestie związane z inwestycjami infrastrukturalnymi w aspekcie ochrony środowiska, przyrody, jest niedostateczne planowanie przestrzenne. Nie chciałbym wymieniać tu wszystkich wad zagospodarowania przestrzennego, ale dzisiejszy sposób planowania, a w większości przypadków właściwie jego brak, powoduje, że nawet dobrze zaplanowana inwestycja, która dzięki współpracy różnych podmiotów, o czym było tutaj wspomniane, przewiduje korytarze ekologiczne... Złe planowanie przestrzenne w konsekwencji może doprowadzić do tego, że wydane pieniądze i wszelkie wysiłki skierowane na to, żeby udrożnić korytarz, zostaną zmarnotrawione – korytarz zostanie uwzględniony w realizacji budowy, nie ukrywajmy, drogiego przejścia dla zwierząt, ale może być tak, że za chwileczkę pojawi się tam stodoła, która spowoduje, że zwierzę nie będzie zainteresowane przechodzeniem. Proszę państwa, jeżeli nie rozwiążemy sprawy zagospodarowania przestrzennego, trudno będzie tu, jak w przypadku właściwie każdego celu związanego z ochroną środowiska, osiągnąć sukces.

Chciałbym też zwrócić uwagę na pozostałe elementy, przede wszystkim na ocenę oddziaływania na środowisko. Zacząłbym od oceny strategicznej oddziaływania na środowisko, której podlegają wszelkie programy polityki wyznaczające ramy do realizacji przedsięwzięć. I w tym przypadku drogowcy, jeżeli mogą tak w skrócie ich nazwać, bardzo dobrze wykonali swoje zadanie, opracowując program budowy dróg krajowych i autostrad. Poddali go ocenie strategicznej, która pozwoliła na identyfikację możliwie najmniej ingerujących w środowisko przebiegów dróg. Oczywiście nie wszędzie było to możliwe. W tej chwili w Polsce drogi budujemy, ale mamy także już wybudowane. I tam, gdzie było to możliwe, ocena strategiczna wskazała warianty, które będą najmniej kłopotliwe z punktu widzenia środowiska albo w przypadku których działania minimalizujące będą najmniej kosztowne. Takie działanie, czyli zaczynanie od wariantowania strategicznego na poziomie ogólnym, przyczynia się do tego, że rozwiązania korzystne dla środowiska i przyrody są najskuteczniejsze i najtańsze. Ma to jeszcze jedną wartość dodaną. Droga to nie wszystko, powstają inne elementy infrastruktury, które bardzo istotnie wpływają na fragmentację siedlisk. I jeśli nie uchwycimy tego na poziomie planowania przestrzennego... My musimy uchwycić to działanie skumulowane innych inwestycji, także liniowych, nie tylko na etapie oceny strategicznej. W naszej opinii – zapoznaliśmy się bardzo dokładnie z dokumentem dotyczącym programu budowy dróg i autostrad – zostało to wykonane dobrze, z uwzględnieniem, że od pewnego poziomu realizacji całego programu...

Kolejna sprawa, proszę państwa, to ocena właściwa. Z naszego punktu widzenia niezbędna jest współpraca Lasów, myśliwych i drogowców, aby na poziomie konstruowania dokumentacji, raportu o oddziaływaniu na środowisko, zidentyfikować potrzeby, które są związane z minimalizacją wpływu takiej inwestycji na środowisko. Sądząc po informacjach zawartych w dokumentacji, która do nas spływa, wydaje się, że taka współpraca daje pozytywne efekty. Oczywiście trudno jest dzisiaj znaleźć odpowiedź na wszystkie pytania czy wszystkie problemy, ale... Monitorowanie przejść dla zwierząt da odpowiedź na pytanie, jak skuteczne są rozwiązania, które w tej chwili proponujemy. Podobnie rozwiązania minimalizujące... Potrzebujemy praktyki, choć śmiało mogę powiedzieć, że na konferencjach, w których uczestniczę, nasze drogi na tle innych dróg europejskich postrzegane są jako budowane z dbałością o środowisko, z poszanowaniem dbałości o bioróżnorodność.

Jeszcze jedna sprawa, o której chciałbym wspomnieć. Troska o drożność korytarzy, o jednolitość świata przyrodniczego, występuje nie tylko w Polsce. Unia Europejska zwraca na to bardzo dużą uwagę, czego efektem jest powstanie koncepcji tak zwanej zielonej infrastruktury, która ma zapewnić jednolitość tego świata. Fakt, że zainteresowała się tym Komisja Europejska, stwarza możliwości przeznaczenia przez Unię funduszy na ten cel, aby można było stworzyć infrastrukturę, która będzie przeciwieństwem terenów zurbanizowanych, uprzemysłowionych, dzięki czemu można faktycznie zadbać o jakość ekosystemów. A że jakość ekosystemów przekłada się na jakość życia, to też

nie ulega wątpliwości. Ekosystemy, które charakteryzują się dużą bioróżnorodnością, są dużo bardziej odporne na zmiany klimatu, na wszelkiego rodzaju czynniki, które mogą zagrażać ich istnieniu. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję bardzo.

Zabrzmiało to bardzo optymistycznie. Chcielibyśmy wszyscy, żeby Polska była krajem, który ma świetnie rozwiązania proekologiczne w dobie tak licznych inwestycji liniowych, które w tej chwili w Polsce są prowadzone.

Czy pan minister chciałby zabrać głos?

Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Środowiska Janusz Zaleski:

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

Odnosząc się do tej dyskusji czy też punktów widzenia, które były tutaj przedstawione, mam wrażenie dwojakiego rodzaju – pozytywne i negatywne, jak to zwykle bywa. Zaczęć może od tych mniej przyjemnych. W pełni zgadzam się z opinią pana dyrektora Kielszni dotyczącą zagospodarowania przestrzennego kraju, to znaczy braku zagospodarowania przestrzennego. To jest powód wszelkich naszych niepowodzeń, niepowodzeń i w zakresie inwestycji, i w zakresie ochrony przyrody, bo to idzie w parze. Zasady zrównoważonego rozwoju zapisanej w konstytucji nie zrealizujemy, jeżeli nie będziemy mieli odpowiedniej polityki w zakresie zagospodarowania przestrzennego, planów zagospodarowania na odpowiednim poziomie. A trzeba sobie powiedzieć, że niestety nadal ich nie mamy – znikoma liczba gmin je posiada, a te, które są, pozostawiają wiele do życzenia, bo brakuje tam jednej wspólnej linii, ponadmijnego sposobu widzenia, czyli widzenia regionalnego czy krajowego. I stąd się biorą wszystkie kłopoty z lokalizacją sieci dróg, ale nie tylko dróg, bo z wszelkiego rodzaju inwestycjami, począwszy od budownictwa jednorodzinnego, a skończywszy na budownictwie wielkoprzemysłowym. To jest taki smutny akcent, który pojawia się w bardzo wielu dyskusjach. To jest problem nierozwiązany do dzisiaj, a im dłużej o nim mówimy, tym trudniejsze jest i będzie jego rozwiązanie.

Drugie wrażenie, bardzo pozytywne. Z dużą przyjemnością wysłuchałem opinii kolegów z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, którzy podkreślali wagę problemów środowiskowych, mówili o tym, że... Ja odczytałem to tak, że GDDKiA mówi z dumą o tym, że polskie drogi są najlepsze pod względem ochrony przyrody, ochrony środowiska. Ta współpraca nie zawsze... Jak pamiętamy, na początku odbywała się ona na zasadzie szorstkiej przyjaźni, ale teraz słuchanie tego typu wystąpień głównego polskiego inwestora daje naprawdę dużo satysfakcji. Myślę, że minister środowiska i Generalna Dyrekcja za tę dobrą współpracę są wdzięczni, bo ta współpraca przekłada się wprost na ochronę naszej przyrody, ochronę bioróżnorodności, co widać było na prezentacji. Lepsze czy gorsze kosztowne

inwestycje... O tym tutaj tylko napomknięto, a chyba warto powiedzieć, że ochrona przyrody przy realizacji tego typu inwestycji liniowych jest bardzo droga, czasem sięga nawet 25% kosztów całej inwestycji. Ale to się opłaca, bo to jest inwestycja w przyszłość naszą i następnych generacji.

Kwestią, którą również warto podkreślić – i tu można by nawet uderzyć się w pierś, bo rolą ministra środowiska jest kreowanie prawa – jest brak prawnego umocowania zagadnienia korytarzy ekologicznych. One co prawda, tak jak pan dyrektor wspominał, występują w prawie ochrony przyrody, ale nigdzie nie są bardzo mocno i jasno zdefiniowane, a to by nam na pewno pomogło w projektowaniu, przy wykonywaniu ocen oddziaływania na środowisko. Konieczność zdefiniowania pojęcia „korytarzy ekologicznych” zdecydowanie istnieje.

Cieszy również to, że Lasy Państwowe, które zarządzają blisko 1/3 kraju, mają bardzo dobre relacje z inwestorami i współpracują z nimi. Myślę, że przykład dyrekcji toruńskiej, a w przyszłości olszyniejskiej, powinien jak najszybciej zostać powielony w całym kraju. Sądzę, że między generalnym dyrektorem Lasów Państwowych a generalnym dyrektorem dróg krajowych i autostrad powinno zostać zawarte porozumienie, a przynajmniej list intencyjny po to, żeby wszystkie jednostki, od góry do dołu, realizowały ustalenia i współpracowały w projektowaniu, a potem w monitorowaniu wszelkiego rodzaju przejść.

Bardzo pozytywne spostrzeżenie wynikające z oglądu map, które zawarliśmy jako załączniki do naszego opracowania, jest takie, że praktycznie rzecz biorąc, żadna z ważnych dróg, krajowych, ekspresowych czy autostrad, nie narusza najcenniejszych fragmentów polskiej przyrody, jakimi są parki narodowe. Bez większych przeszkód udało się uzgodnić przebieg obwodnicy Warszawy przez skrawek Puszczy Kampinoskiej o niezbyt wielkich wartościach przyrodniczych. Drugim obszarem, do którego zbliżyła się droga, był Wielkopolski Park Narodowy. Wszystkie pozostałe parki są niejako poza głównymi arteriami komunikacyjnymi, co dobrze świadczy o projektantach albo o tych, którzy mieli wpływ na lokalizację dróg. Jeśli powstaną nowe parki, być może będziemy mieli jakieś problemy, ale dzisiaj takich problemów nie mamy.

Wracając do zagospodarowania przestrzennego... To jest ważne zadanie nie tylko dla ministra środowiska, bo, praktycznie rzecz biorąc, jest to ponadsektorowe wyzwanie, z którym wszyscy możemy się zmierzyć. Niestety ucieka to naszej uwadze, a wpływ czasu powoduje tylko narastanie problemu.

Jeśli chodzi o tę część dyskusji, która była zdominowana przez przedstawicieli myśliwych, leśników reprezentujących również myśliwych... Nie traktowałbym tej fragmentacji jako problemu dla przyrody czy też problemu dla zwierzyny, bo z punktu widzenia zwierząt jest to najmniej istotne, czy są na terenie tego obwodu łowieckiego czy innego obwodu łowieckiego. Jeżeli mamy jedną organizację, Polski Związek Łowiecki, która kieruje się odgórnie czy centralnie przyjętymi zasadami gospodarki zwierzyną... W tym układzie największym problemem dla zwierzyny jest droga, która przecina jej łowisko, a to, czy chodzi o obwód o powierzchni 1 tysiąca ha czy 4 tysiące ha jest dla niej stosunkowo mniej istotne. Ja patrzę na to, że

tak powiem, oczami zwierzęcia. Pokazywano tu przejście dla zwierząt widziane oczami dzika, to z tego punktu widzenia... Problem wielkości obwodów łowieckich jest dla mnie bardziej problemem społecznym, bardziej problemem społeczności myśliwych czy leśników niż problemem ochrony przyrody. Nie wiem, czy siedzący tu pan profesor Janiszewski, który optował za stworzeniem przejść dla bobrów, zgodzi się z takim podejściem do tematu. Nie zapominajmy również o tym, że są takie gatunki, w wypadku których dynamika wzrostu populacji jest bardzo duża, niedawno chronione dzisiaj stają się problemem, tak jak bobry. Pytanie: jak je traktować i jakie przejścia dla nich ewentualnie budować? Temat jest niesłychanie ciekawy, ale sam w sobie również optymistyczny.

Kończąc, jeszcze raz chcę powtórzyć, że wrażliwość na problemy środowiskowe i problemy ochrony przyrody wykazywana przez inwestorów, ministerstwo infrastruktury oraz GDDKiA jest naprawdę bardzo dobrym prognostykiem na przyszłość. I za to chcę jeszcze raz podziękować. Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję, Panie Ministrze.

W wielu pismach z sejmików była poruszana kwestia puli genetycznej populacji zwierzyny w obwodzie, który został podzielony. Pisano, że to może w jakiś sposób degradować daną populację. Należałoby dokładnie zbadać, czy tak faktycznie jest. Proszę państwa, chcielibyśmy jeszcze...

Dziękuję panu ministrowi za poświęcony czas i za tych kilka słów, które do nas skierował.

Proszę państwa, chcielibyśmy jeszcze wiedzieć, co w tej kwestii ma do powiedzenia Polski Związek Łowiecki, co ma do powiedzenia Najwyższa Izba Kontroli. Pewnie państwo przymierzaliście się do zbadania, czy wydane na to wszystko pieniądze publiczne zostały wydane dobrze czy też niekoniecznie. Chcielibyśmy również usłyszeć pana dyrektora Departamentu Środowiska z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad...

(Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Jarosław Waszkiewicz: Ministerstwo transportu...)

Z ministerstwa transportu... A więc może kontynuujemy, bo państwo zaczęliście, a w połowie przerwaliście państwu wypowiedź. W takim razie kontynuujemy. Teraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, a później...

(Głos z sali: Ministerstwo transportu...)

Ministerstwo transportu...

(Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Jarosław Waszkiewicz: Ministerstwo transportu postara się...)

Tak jest. Będziemy przechodzili do kolejnych instytucji, które się będą wypowiadały.

Proszę bardzo. To może pani Dagmara Nowacka... Tak?

(Głos z sali: Nie, nie...)

(Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki

Morskiej Jarosław Waszkiewicz: Jarosław Waszkiewicz, dyrektor departamentu...)

Pan Jarosław Waszkiewicz, dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad.

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Jarosław Waszkiewicz:

Jarosław Waszkiewicz, dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Panie Przewodniczący! Szanowni Goście!

Chciałbym zwrócić uwagę... Dyskusja trwa już dosyć długo, a niektórzy jeszcze chcą się wypowiadać. Na tle tego, co zostało już powiedziane, zwrócę uwagę na dwa czy trzy problemy. Powiedziano już o tym, że program budowy dróg jest w zasadzie przesłanką dzisiejszego spotkania. Przyjęty przez Radę Ministrów po raz pierwszy dokument rządowy posiadał rzeczywiście dobrze i rzetelnie wykonaną strategiczną analizę wpływu na środowisko. Ja zacytuję podstawowy fragment tej analizy, który dotyczy tematu, o którym mówimy. „W odniesieniu do przyrody ożywionej obciążenie dróg istniejących przyczyni się znacząco do zminimalizowania ich oddziaływania przede wszystkim na korytarze ekologiczne”. To jest fragment streszczenia z tego dokumentu. Powiem, o co tak naprawdę w tym wszystkim chodzi. Drogi publiczne w Polsce liczą ponad 400 tysięcy km. Droga jest naturalną barierą – oczywiście nie jest naturalna, mówię to w cudzysłowie – dla korytarzy ekologicznych, a mamy ich w kraju aż 400 tysięcy km. Generalna Dyrekcja odpowiada za 16 tysięcy km dróg o największym natężeniu ruchu. Państwo słusznie zauważyli, że to natężenie rośnie. Z rok na rok bardzo istotnie rośnie. Powoduje to rozwój gospodarczy Polski. Program budowy dróg jest tak naprawdę pierwszym programem, w związku z którym to wszystko zostało przeanalizowane w ujęciu korytarzowym i to w kontekście rzeczywiście realizowanych robót, a nie planów budowy dróg, które istniały w Polsce od wielu, wielu lat. Wszyscy wiedzieli o planach budowy autostrad i dróg ekspresowych, wiadomo też było, gdzie mniej więcej będą one zlokalizowane, bo rozporządzenie o tym mówiło, ale z realizacją mamy do czynienia dopiero teraz. I jeżeli mówimy o tym, że... Ze strony państwa leśników padło tu stwierdzenie, że droga była również granicą obszaru łowieckiego. Generalnie w ten sposób ustalano granice, obwody na ogół kończyły się na drogach. Ten nasz program budowy dróg powoduje, że w zasadzie wszystko, co z tym się wiąże, wszystkie konsekwencje tej fragmentacji, mogą być mniejsze, mogą być łagodzone, bo ogromnym nakładem środków budowane są drogi, które tak naprawdę po raz pierwszy umożliwiają, mamy taką nadzieję, utrzymanie korytarzy ekologicznych, łatwe ich skomunikowanie. Te 25%, a nawet już 30% kosztu inwestycji... Nam wszystkich zależy, żeby to były dobrze poniesione wydatki. Bo o tym, że musimy je ponieść, wiemy. Apeluję do wszystkich o współpracę, żeby to były celowo wydane środki, żeby

one rzeczywiście zapewniły to, że korytarze ekologiczne będą utrzymane. To tyle, jeśli chodzi o duży komentarz dotyczący budowy dróg.

Podobnie jest w przypadku programu budowy i rozwoju sieci linii kolejowych, które oczywiście także stanowią naturalną barierę. Nasze analizy są robione w tej chwili wspólnie... Że tak powiem, korytarzowo patrzymy na to wszystko – i na drogi, i na koleje.

Poruszony tu został temat zagospodarowania przetrzennego. Summa summarum to także jest sprawa naszego resortu, więc na pewno potraktujemy państwa uwagi bardzo poważnie, biorąc pod uwagę to, jak w przyszłości wszystkie te jednostki w jednym miejscu będą mogły współpracować, żeby zapewnić osiągnięcie tego celu. Na razie cieszymy się z tego, co jest, z tej opinii, w której nas bardzo chwala. Dziękuję również Generalnej Dyrekcji za to, co robi. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję bardzo, Panie Dyrektorze.

Czy jeszcze ktoś z państwa z Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej...

Dziękuję bardzo.

Czas na Polski Związek Łowiecki.

Pan Bartłomiej Popczyk, tak?

Proszę, Panie Bartłomieju, o zabranie głosu.

Kierownik Działu Hodowli i Ośrodków Hodowli Zwierzyny w Polskim Związku Łowieckim Bartłomiej Popczyk:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Ja dla odmiany zacząłbym od kwestii samego początku procesu inwestycyjnego, części procesu przyrodniczego, czyli od inwentaryzacji przyrodniczej, którą należy wykonać dla każdej projektowanej inwestycji. Wynikiem tej inwentaryzacji są informacje o tym, gdzie będzie zlokalizowane projektowane przejście, jak ono będzie wyglądało, jakie to będzie przejście i na podstawie jakich danych zostanie dokonana... Te dane są kluczowe dla tego, aby nowo projektowane przejścia dla zwierząt, obecnie budowane przejścia dla zwierząt, spełniły swoją funkcję. A zatem czynnik inwestycyjny, projektowo-inwestycyjny, dotyczący inwentaryzacji – chodzi o wykonanie inwentaryzacji nie tylko przez pryzmat gatunków chronionych, jak to obecnie w większości wypadków ma miejsce, kiedy to nakłady pracy idą w kierunku oszacowania ryzyka kolizji z gatunkami objętymi ochroną na podstawie czy to dyrektywy siedliskowej, czy prawa krajowego ochrony gatunkowej – jest kluczowy. My spotykamy się dzisiaj po to, aby omówić kwestię przejść dla zwierząt, w tym dla dużych gatunków kręgowców. A więc jeśli chodzi o duże kręgowce, które mogą korzystać z takich przejść, możemy mówić o wilku, rysiu – mam na myśli gatunki chronione – niedźwiedziu, żubrze. To są jednostkowe przejścia, w większości przypadków te przejścia są wykorzystywane przez gatunki łowne,

a więc należałoby się ukierunkować na inwentaryzację i oszacowanie wpływu inwestycji liniowych na gatunki łowne. Kwestie pierwszego etapu procesu inwestycyjnego dotyczącego oddziaływania na środowisko, czyli inwentaryzacja przyrodnicza, powinny być zatem uzgadniane z przedstawicielami Lasów Państwowych oraz Polskiego Związku Łowieckiego, który prowadzi na danym terenie gospodarkę łowiecką – w większości przypadków są to koła łowieckie. Jeżeli jako strony będziemy mieli ten etap dopracowany... PZŁ bardzo chętnie włączy się w ten proces, nawet już się włączył, bo rok temu mieliśmy serię spotkań z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w celu opracowania wspólnego porozumienia dotyczącego współpracy. Jednakże to utknęło w miejscu, mam nadzieję, że niedługo prace nad tym porozumieniem zostaną wznowione. Celem porozumienia... Ja może przybliżę komisji, jakie były główne zagadnienia: uzgadnianie lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt, zagospodarowanie przyrodnicze tych przejść, utrzymanie ich we właściwym stanie oraz kontrola ich użytkowania. Mam nadzieję, że to porozumienie zostanie dopracowane w najdrobniejszych szczegółach i zostanie ostatecznie zawarte. Co prawda nie będzie to z datą majową 2011, ale mam nadzieję, że chociaż z datą: maj 2012 r. To jest, powiedziałbym, etap związany z papierami, dokumentami. Praktyczne działania zmierzające do tego, żeby wprowadzić zmiany granic obwodów łowieckich, jak tu wskazali przedstawiciele Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Gdańsku, dotyczą 15% obwodów łowieckich. A więc nie ma potrzeby korekty granic w 85% obwodów łowieckich w tej akurat przykładowej dyrekcji. Pan minister wspominał, że to, czy odstrzał będzie dokonany przez dzierżawcę „a”, czy dzierżawcę „b”, dla tej zwierzyny nie ma żadnego znaczenia. Znaczenie może mieć korekta granic w przypadku terenów wyciętych, czyli małych powierzchni, dołączenie do innych obwodów – to jest tak zwana kosmetyka, która będzie miała ewentualne znaczenie – albo utrata funkcji obwodu łowieckiego, kiedy po jednej stronie drogi pozostanie, powiedzmy, 500 ha, 800 ha czy 1000 ha. I takie zabiegi są konieczne, tutaj nawet nie ma możliwości stwierdzenia, że należałoby wziąć pod uwagę... Taki obwód po prostu nie będzie spełniał swoich funkcji, szczególnie w sytuacji braku możliwości komunikacji zwierzyny. Polski Związek Łowiecki rozumie intencję tego spotkania, bo mówimy o takich obwodach. Jeżeli podzielimy obwód liczący 12 tysięcy ha na pół i będziemy mieli dwa obwody po 6 tysięcy ha, które powstały de facto na skutek wcześniejszego połączenia dwóch innych obwodów, to... Mamy dwa obwody po 6 tysięcy ha, w którym każdy może prowadzić gospodarkę łowiecką. A dzierżawca może być ten sam, bo wcale nie musimy zmieniać dzierżawy, możemy tylko dokonać technicznej czynności zmiany granicy obwodu.

Poruszane tu były tematy ograniczenia puli genowej. Ten problem jest oczywiście poważny, ale dotyczy głównie gatunków, których liczebność jest na tyle niska, że wymagany jest dość duży kontakt między populacjami, albo terenów odizolowanych o niewielkim areale powierzchniowym i małej liczebności gatunków. Takich gatunków dotyczyć będzie tak zwany inbred, czyli chów wsobny, zawężanie puli genetycznej. W przypadku gatunków pospolitych, ja-

kimi są dzik, sarna czy jeleń, o dużym zagęszczeniu na jednostkę powierzchni możemy mieć delikatny problem z przekazywaniem materiału pomiędzy barierami liniowymi, jeżeli nie ma przejść. Celem przejść, które projektuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jest właśnie to, żeby zapewnić kontakt pomiędzy populacjami.

Te wszystkie bariery liniowe... Oczywiście tak, one na pewno zwiększą śmiertelność, jeżeli nie będą odpowiednio zabezpieczone. Występowanie gatunków na pewno, że tak powiem, odsunie się od tych elementów liniowych z powodu hałasu, który działa odstrasza. No, przynajmniej w pewnym okresie, dopóki zwierzęta się nie przyzwyczają. Doskonałym przykładem są dziki w Warszawie, które bez większego problemu chodzą sobie po Białolece, czy lisy chodzące po śmietnikach. Presja człowieka – wszyscy państwo na pewno mają z tym do czynienia na co dzień – jest znaczna. Mamy coraz więcej zabudowań i dróg, powstają farmy wiatrowe, które generują dość duże hałasy, grodzi się uprawy, trwale wyłącza się pewne tereny z gospodarki łowieckiej. I wszystko to wpływa na fragmentację środowiska. Ustawa – Prawo łowieckie dość prosto opisuje elementy, które nie wchodzi w skład obwodu łowieckiego. I tak, w skład obwodu łowieckiego nie wchodzi tereny zajęte przez miejscowości w granicach obejmujących zabudowania mieszkalne i gospodarce z podwórzami, placami i ulicami oraz drogami wewnątrz tych miejscowości. Jeżeli wszystkie tereny, które są wymienione w ustawie, zostaną wyłączone z gospodarki łowieckiej, oczywiście w granicach ogrodzeń, automatycznie zmniejszy powierzchnie obwodów łowieckich. Tak to będzie. Zwierzyna w ciągu tylu lat naturalnego przebywania na danym terenie wykształciła elementy przystosowawcze w związku z presją człowieka i całkowita zmiana granic obwodów łowieckich na skutek wprowadzenia nowej siatki przestrzennej dróg w Polsce w opinii Polskiego Związku Łowieckiego nie jest konieczna. Oczywiście celowe jest dopasowanie w pewnych konkretnych przypadkach, na poziomie sejmików, granic konkretnych obwodów, to znaczy czy to obcięcie, czy dołączenie jakiegoś terenu do innego obwodu, ale całkowite zmiany... Mówiąc szczerze, zwierzynie naprawdę będzie dość obojętne, czy powstanie obwód łowiecki, na którym będzie polował inny dzierżawca, czy będzie to robił ten, który robił to poprzednio. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję bardzo.

Czy pan Marcin Pasternak z ramienia PZŁ chciałby zabrać głos?

Proszę bardzo.

Radca Prawny Zarządu Głównego Polskiego Związku Łowieckiego Marcin Pasternak:

Panie Senatorze! Szanowni Państwo!

Uzupełniając wypowiedź kolegi Popczyka, chciałbym powiedzieć – mówiłem to zresztą na poprzednim spotkaniu, które odbyło się w podobnym składzie – że między inny-

mi z inicjatywy Polskiego Związku Łowieckiego sejmik województwa lubelskiego musiał zająć się, i zajmuje się, dokonaniem nowego podziału terenu województwa na obwody łowieckie. Doszło tam do sytuacji, w której w wyniku działania człowieka, w wyniku postępującej cywilizacji, niektóre obwody po prostu straciły ustawową cechę obwodów łowieckich, to znaczy miały powierzchnię poniżej 3 tysięcy ha. Z tego, co się orientuję, podobne działania podjął też sejmik województwa podlaskiego. Tam była taka sama sytuacja – uchwała sejmiku została zaskarżona przez PZŁ do sądu administracyjnego, w wyniku czego została uchylona. Tak że również ten sejmik będzie musiał ponownie zająć się tymi sprawami. My przyglądamy się temu wszystkiemu, ten problem nie jest nam obcy. Doskonale zdajemy sobie sprawę, że rozwój między innymi sieci dróg powoduje, że niektóre koła łowieckie będą musiały stanąć wobec takiego problemu w najbliższej przyszłości. Mogę zapewnić, że my problem znamy i nie pozwalamy na to, żeby taka sytuacja pozostała bez jakiegoś formalnego zakończenia. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję bardzo.

Z naszych informacji... Województwo podlaskie odpowiedziało na nasze pytanie, ale lubelskie nie. W podlaskim, tak jak wcześniej państwu mówiłem, mniej więcej wiedzą, co trzeba zrobić, ale nie podjęli jeszcze konkretnych działań, żeby problem rozwiązać.

(Radca Prawny Zarządu Głównego Polskiego Związku Łowieckiego Marcin Pasternak: Panie Senatorze, pozwolę sobie dodać...)

Proszę.

Radca Prawny Zarządu Głównego Polskiego Związku Łowieckiego Marcin Pasternak:

Niewątpliwie jest to ogromne wyzwanie, bo trzeba dysponować bardzo dokładnie wykonanymi mapami cyfrowymi, żeby rzeczywiście nanieść wszystkie te urządzenia, całą infrastrukturę, która powoduje wyłączenie ustawowo z obwodu. Jest to niewątpliwie duża praca, ale sejmik nie może, że tak powiem, się od niej uchylać, mówiąc, że jest to, nie wiem, długotrwałe czy kosztowne. Oni muszą to zrobić, tylko... Nie dziwię się, że z wielu powodów, chociażby organizacyjnych, chcą problem odsunąć na jak najdalszy termin.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję bardzo.

Jest prośba, żebyście państwo poprzez zarząd okręgowy lubelski i podlaski jakoś wpłynęli na... przynajmniej zainicjowali rozmowy z samorządem województwa. Jest też prośba do Lasów Państwowych, żeby poprzez dyrekcje regionalne poruszyć ten temat i spróbować go rozwiązać.

Zanim oddam głos pani z NIK, pani wicedyrektor Departamentu Środowiska, chciałbym usłyszeć, jakie jest stanowisko Lasów Państwowych. Jesteście państwo z nami w licznym składzie, za co bardzo dziękuję. Powiedźcie, co wy sądziecie o tych rozwiązaniach, czy to wszystko idzie w dobrym kierunku, czy są jakieś elementy, nad którymi należałoby popracować. Czy dotychczasowe prawne rozwiązania są wystarczające, czy jednak nie i należałoby coś poprawić, zmienić?

Główny Specjalista do Spraw Łowiectwa w Dyrekcji Generalnej Lasów Państwowych Jan Błaszczyk:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Jan Błaszczyk, główny specjalista do spraw łowiectwa w Dyrekcji Generalnej Lasów Państwowych.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Lasy Państwowe w pełni podzielają wielokrotnie wyrażany tu pogląd, że to sama fragmentacja siedlisk, które zajmują zwierzęta, jest istotą zagrożenia dla populacji zwierząt dziko żyjących, i tych chronionych, i tych łownych. Ja bym ich nie rozgraniczał, ponieważ jest to trwały składnik naszej polskiej, rodzimej przyrody i zagrożenie występuje zarówno dla zwierząt chronionych, jak i łownych. W tej dyskusji przewijał się wątek dotyczący potrzeby korekty granic obwodów łowieckich i zagrożenia ze strony fragmentacji. O ile fragmentacja jest rzeczywistym zagrożeniem dla zwierzyny, o tyle w przekonaniu Lasów Państwowych konieczność korekty granic obwodów łowieckich jest li tylko sprawą organizacyjną w zakresie gospodarki łowieckiej i sama w sobie nie stanowi w żaden sposób zagrożenia dla zwierzyny, co koledzy z Polskiego Związku Łowieckiego również przed chwilą wyrazili. Niemniej jednak jest ona koniecznością. Nie wyobrażam sobie, żeby mający 3 tysiące ha obwód został przecięty na pół... Przecież te połowki samodzielnie istnieć nie mogą, czasami nawet nie ma jak ich dołączyć do obwodów sąsiednich. I z takimi terenami jest problem. Z tym że z tym problemem niektóre samorządy w jakiś sposób sobie już radzą. Z naszej współpracy, na przykład z samorządem wielkopolskim czy lubuskim, wynika, że wszelkie nasze inicjatywy, Lasów Państwowych, w zakresie korekty granicy obwodu łowieckiego czy likwidacji obwodu łowieckiego, ponieważ na przykład po wybudowaniu autostrady nie spełni on warunków, były przez marszałków województw i sejmiki uwzględniane. Podam chociażby przykład z województwa lubuskiego – likwidacja będących w zarządzie Lasów Państwowych dwóch obwodów właśnie w związku z budową autostrady A2. Odcięto istotne fragmenty... Sami wystąpiliśmy z inicjatywą i stwierdziliśmy, że nie ma większego uzasadnienia dla dalszego funkcjonowania tego obwodu, ponieważ nie ma tam możliwości prowadzenia gospodarki łowieckiej, a jest to warunek istotny i najważniejszy, określony w ustawie – Prawo łowieckie. Ta nasza inicjatywa, nasz wniosek został przez samorząd w pełni uwzględniony. Tereny zostały rozdzielone pomiędzy graniczące z tymi obwodami koła łowieckie i w ten sposób powiększyły się obwody, które były w sąsiedztwie. Myślę, że współpraca właśnie w takim zakresie jest sprawą oczywistą, niebudzącą żad-

nych wątpliwości. My jako Lasy Państwowe jesteśmy do niej gotowi na każdym etapie po zgłoszeniu problemu przez sejmik czy przez marszałka województwa. Współpraca nie tylko z marszałkami, lecz także z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, z regionalnymi dyrekcjami, jak do tej pory układa się dobrze i jak było tu widać, rozwija się, bo jest już porozumienie w Toruniu, będzie w Olsztynie. Jeżeli chodzi o to, co pan minister powiedział, że dyrektor generalny na pewno z zainteresowaniem rozważy potrzebę takiego listu intencyjnego, który niejako zainicjuje współpracę z innymi regionalnymi dyrekcjami, to myślę, że jest to ważny element, wniosek płynący z dzisiejszego spotkania.

W tej chwili nasza współpraca na etapie inwestycyjnym polega chociażby na konsultowaniu projektów dotyczących lokalizacji przejść dla zwierzyny. Nie ma takiego przejścia, które nie byłoby skonsultowane z nadleśnictwem czy też w przypadku którego nie byłoby zgłoszenia o potrzebie takiej konsultacji do dyrektora regionalnego Lasów Państwowych. Już na etapie realizacji tego rodzaju obiektów współpraca jest czysto praktyczna. Jeden z przedmówców wspomniał, że urzędnicy łowieckie służące pozyskaniu zwierzyny nie mają prawa tam być. I to jest wdrażane – dyrektor generalny wydał konkretne polecenia, nie prośby, nie zalecenia, tylko polecenia, wszystkim nadleśniczym, że w bezpośrednim sąsiedztwie przejść dla zwierzyny nie ma prawa występować żadne urządzenie łowieckie służące pozyskaniu zwierzyny. Mało tego, strefy przylegające do przejść mają być swoistymi oazami spokoju, ostojami dla zwierzyny, a podczas prac leśnych przy tych przejściach pozostawia się naniesienia roślinne, żeby, mówiąc konkretnie, przy wyrębie nie odsłaniać danego przejścia, bo ono wtedy co najmniej na kilka lat straci swoje walory. To są praktyczne, namacalne dowody tej współpracy. Myślę, że właśnie w tym kierunku Lasy Państwowe pójdą, tak będą tę współpracę kontynuować.

Pan senator zapytał, czy aktualne rozwiązania prawne są dostateczne. Myślę, że wystarczyłyby je w pełni realizować, aby uzyskiwać pozytywne efekty. Oczywiście zawsze jest coś do poprawienia, ale jeżeli prawo stwarza nam możliwość współpracy i osiągnięcia dzięki niej dobrych efektów, o których mówił i pan dyrektor, i pan dyrektor z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, to znaczy, że można w tych ramach prawnych takie efekty uzyskać i coś pozytywnego dla przyrody zrobić. My jako Lasy Państwowe będziemy w tym kierunku szli, bo z natury jesteśmy przeciw organizacją gospodarczą, która ma dbać o zasoby przyrodnicze kraju. A chodzi tu o niemałą powierzchnię, bo o 30% powierzchni kraju. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Bardzo dziękuję.

Czy panowie jeszcze... Ze strony Lasów to właściwie wszystko. Tak?

Czy moglibyśmy poprosić panią dyrektor Departamentu Środowiska w Najwyższej Izbie Kontroli, panią Annę Krzywicką...

Proszę bardzo.

**Wicedyrektor Departamentu Środowiska
w Najwyższej Izbie Kontroli
Anna Krzywicka:**

Proszę państwa, my nie robiliśmy w tym zakresie żadnych kontroli, ale robiliśmy kontrole dotyczące zagospodarowania przestrzennego. Dosyć sporo robiliśmy takich kontroli i niestety z przykrością muszę stwierdzić, że braki miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego znacznie utrudniają realizację różnego rodzaju inwestycji. Koncepcja ładu przestrzennego w naszym kraju po wejściu w życie nowej ustawy de facto zniósła wszelkiego rodzaju plany zagospodarowania przestrzennego. Wiadomo, że zrobienie takiego planu jest kosztowne, niemniej jednak... Wydawanie decyzji o warunkach zabudowy przez wójtów, burmistrzów pozwala na budowę, ale potem starostowie... To powoduje brak tego ładu przestrzennego. My wiele razy optowaliśmy za tym, żeby jednak wrócić do dobrych tradycji, tak jak było w ustawie z 1995 r. o zagospodarowaniu przestrzennym, i spowodować, żeby gminy miały plany zagospodarowania przestrzennego... Te plany były ogólne i szczegółowe, co bardzo ułatwiało, powiedziałabym, politykę przestrzenną. Prawda? My przeprowadzaliśmy ostatnio kontrolę w zakresie wybranych elementów zarządzania środowiskiem w gminach, której wyniki przedstawialiśmy również w Senacie. Stwierdziliśmy, że samorządy de facto nie posiadają tak zwanych strategii rozwoju regionalnego, co też utrudnia ochronę środowiska. Jak mówię, nie analizowaliśmy powiązania budowy dróg z kwestią ochrony środowiska, z tymi problemami, które dzisiaj omawiamy. Dziękuję bardzo.

**Zastępca Przewodniczącej
Stanisław Gorczyca:**

Dziękuję bardzo, Pani Dyrektor.

Myślę, że zanim się spotkamy, może za dwa lata, żeby zobaczyć jak rzeczywiście jest realizowany program inwestycji liniowych i czy nie ma kolizji na tle ochrony środowiska, będziemy mogli wciągnąć jakieś wnioski...

**Wicedyrektor Departamentu Środowiska
w Najwyższej Izbie Kontroli
Anna Krzywicka:**

Mam jeszcze jedną uwagę. My robiliśmy kontrolę doraźną w RDOŚ Bydgoszcz – chodzi o budowę fragmentu autostrady – ponieważ były skargi. I jeżeli chodzi o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, to nie stwierdziliśmy większych uchybień merytorycznych związanych ze środowiskiem. Ale takiej ogólnej krajowej kontroli nie robiliśmy. Była tylko ta jedna kontrola doraźna.

**Zastępca Przewodniczącej
Stanisław Gorczyca:**

Miejmy nadzieję, że jeżeli są jakieś niedociągnięcia czy pomyłki, jakieś pieniądze zostały niepotrzebnie wydane, to być może dlatego, że nie mamy wieloletnich doświadczeń w tym zakresie...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Krótko funkcjonuje program budowy... No, ale musimy dmuchać na zimno, żeby po prostu nie wydawać bezsensownie publicznych pieniędzy.

Proszę państwa, przejdziemy teraz do dyskusji... Jeszcze pan prezes Krzysztof Zaręba chciałby ze dwa zdania powiedzieć. I przejdziemy do dyskusji... Wszyscy nasi goście wypowiedzieli się i będzie można dyskutować nad tym, co państwo powiedzieliście.

**Prezes Zarządu
Polskiej Izby Gospodarczej „Ekorozwój”
Krzysztof Zaręba:**

Myślę, że to już powinny być wnioski, bo w dyskusji będą się powtarzać pewne rzeczy, tak samo jak w mojej wypowiedzi pewne rzeczy będą się powtarzać. Przed planowaniem rzeczywiście mieliśmy pewną fobię i uraz, bo planowanie wiązało się z dawnymi czasami i... Gdyby to planowanie zniknęło, to byłoby najlepiej. No ale okazuje się, że nie jest najlepiej. Ja chcę wrócić do jednej kwestii, jeśli chodzi o planowanie. Małe województwa zlikwidowały tak zwane planowanie regionalne, które kiedyś, przed 1975 r., funkcjonowało. I z racji tych małych struktur wojewódzkich... Ono zostało po prostu zlikwidowane, wchłonięte przez planowanie przestrzenne. Myślę, że można by zastanowić się nad tym, czy w nowych dużych województwach nie należałoby wrócić do planowania regionalnego jako podstawy nie tylko zagospodarowania samego województwa, lecz także wszystkich styków na granicy województw, co jest bardzo ważne zwłaszcza w kontekście inwestycji liniowych takich jak budowa autostrad, sieci drogowej. Ja bym nie popadał w minorowy nastrój i nie mówił, że jest źle. Z tych wypowiedzi wynika, że jest dosyć dobrze. A to, że jest dobrze, wynika z tego, że zakres budowy...

(Sygnał telefonu komórkowego)

Przepraszam bardzo. Starałem się wyłączyć, ale nie bardzo mi się to udało... Już wyłączam.

Jeżeli mamy trzy autostrady na krzyż, bo tak trzeba powiedzieć... To jest przecież szalenie mały zakres, żebyśmy... Gdybyśmy nawet dodali do tego drogi ekspresowe, to i tak będzie mało. Chodzi o to, żeby te wszystkie zabiegi przyrodnicze nie doprowadziły do jeszcze większego ograniczenia zamiarów, które w tym zakresie istnieją. Jest przecież druga strona – nowe drogi pozytywnie wpływają na odciążenie istniejącej sieci i możliwości migracyjne na drogach lokalnych, na drogach powiatowych, wojewódzkich i tych lokalnych. Dlatego nie bałbym się aż tak bardzo tego, że te drogi nam poszatkują Polskę i uniemożliwią migrację zwierząt.

Chciałbym jedną kwestię podnieść w tym zakresie. Koszty rzeczywiście rosną, rosną bardzo mocno. W kilku wypowiedziach pojawiły się wartości od 25% do 30%... W związku z tym celowość byłaby sprawą podstawową, celowość zagęszczenia sieci tych przejść, które są bardzo kosztowną rzeczą. Inwestycje drogowe w Polsce są generalnie droższe niż za granicą, budowanie autostrad czy dróg ekspresowych jest droższe półtora do dwóch razy. My naprawdę bardzo drogo budujemy, w związku z czym powinniśmy mieć na uwadze oszczędności w tym względzie. Myślę, że to jest wszystko, co chciałbym przekazać, powiedzieć.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Bardzo dziękuję, Panie Prezesie.

Mam nadzieję, że koszt budowy naszych autostrad nie jest większy ze względu na przejścia dla zwierzyny, tylko specyfikę terenu, możliwości pozyskiwania terenu pod budowę itp. Pewnie to generuje duże koszty.

Proszę państwa, otwieram dyskusję.

Może rozpoczną od panów senatorów.

Czy panowie senatorowie...

Proszę bardzo, pan senator Wojciech Skurkiewicz.

Senator Wojciech Skurkiewicz:

Ja mam tylko jedno pytanie, i będzie to pytanie chyba do dyrektora Kielszni, dotyczące monitoringu prowadzonego na przejściach dla zwierzyny. Czy ktoś prowadzi monitoring w zakresie tego, czy przejścia dla zwierząt zarówno nad, jak i pod drogą, są zlokalizowane we właściwych miejscach? Czy rzeczywiście ich lokalizacja pokrywa się z lokalizacją korytarzy ekologicznych? Teoretycznie tak, ale chodzi o to, czy zwierzyna rzeczywiście wybiera ta miejsca. Czy państwo dysponujecie takimi danymi? Jak w rzeczywistości ta sprawa się przedstawia? Czy to nie jest tak, że po wybudowaniu takiego przejścia musi minąć jakiś okres – nie wiem, rok, a może więcej – zanim zwierzyna przyzwyczai się do niego i zacznie z niego korzystać? Mielśmy przykłady... To nie było na posiedzeniu komisji, ale na posiedzeniu zespołu. Pokazano nam, że przejścia dla zwierzyny są również użytkowane przez gospodarzy w celu skracania sobie drogi przejazdu do pól...

(Głos z sali: Przejazdy gospodarze.)

Tak, przejazdy gospodarze. Czy są państwu znane takie sytuacje?

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Proszę bardzo, Panie Dyrektorze.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska Michał Kielsznia:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo! Panie Senatorze!

Należy zacząć od tego, że lokalizacja korytarzy... Są oczywiście prowadzone prace w tym zakresie, ale dzisiaj nie ma, po pierwsze, określonej formy prawnej na to, żeby wyznaczyć korytarze, jak już było tu wspomniane. Po drugie, te badania ciągle trwają. Ministerstwo Środowiska zlecało opracowanie przebiegu takich korytarzy, ale to jest koncepcja... Mamy to na podstawie badań, które dzisiaj posiadamy, na podstawie inwentaryzacji, które zostały przeprowadzone, i nie ma pewności, że te przejścia rzeczywiście będą wykorzystywane. Żeby zbadać to, w jaki sposób są wykorzystywane... Ponieważ to inwestor jest odpowiedzialny za te przejścia, nakładamy taki obowiązek

na inwestora – on po zrealizowaniu inwestycji powinien monitorować, czy takie przejście jest wykorzystywane. Prawdą jest też to, że takie przejście nie jest naturalnym przejściem dla zwierzyny i ona musi się do niego przyzwyczaić. Wykonuje się pewne działania, naprowadzanie czy nasadzenia, które mają ułatwić zwierzętom odnalezienie takiego przejścia i skorzystanie z niego.

Kolejna sprawa. Wspieramy wszelkiego rodzaju inicjatywy, które na celu mają monitorowanie przejść, bo dzięki temu możemy stwierdzić, które przejścia zlokalizowane są dobrze i czy są one zbudowane we właściwy sposób, bo również od tego zależy, czy będą one odpowiednio wykorzystywane.

Senator Wojciech Skurkiewicz:

Moje pytanie nie jest przypadkowe, bo jak słyszeliśmy na początku... Z wypowiedzi przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wynika, że niektóre działania ekologiczne, mówiąc w olbrzymim skrócie, podrażają inwestycje nawet o 20 czy 25%. Prawda? W momencie, kiedy państwo jako instytucja, która niejako z mocy ustawy jest odpowiedzialna za dbanie o środowisko, nie prowadzicie takiego monitoringu... Może się okazać, że pieniądze zostały wyrzucone w błoto, że w sposób nierzetelny... Nie chciałbym tu wskazywać jakichś nieprawidłowości. Chodzi mi tylko o to, że... Te przejścia są tworzone zapewne... Bez państwa zgody nawet jedno przejście nie jest utworzone, czy to zgody Generalnej Dyrekcji, czy regionalnych dyrektorów ochrony środowiska. Prawda? Bo odbywa się to w porozumieniu z państwem. Myślałem... Byłem przekonany, że państwo dysponujecie danymi dotyczącymi przynajmniej odcinków już wykonanych, na przykład krajowej „siódemki”, na których są przejścia. Chodzi o to, czy one się sprawdziły, czy jest tam korytarz ekologiczny i zwierzęta przechodzą, czy też wiele milionów zostało wyrzucone w błoto... Być może zwierzyna dzięki, nie wiem, naprowadzaniu za pomocą feromonów itp. znajdzie to przejście. No, ale to jest „być może”... Myślałem, że państwo dysponujecie wiedzą – budujemy przejścia, sprawdziły się, działamy dalej.

(Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska Michał Kielsznia: Panie Senatorze, przede wszystkim...)

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Proszę bardzo.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska Michał Kielsznia:

Jeżeli mogę, Panie Przewodniczący...

Lokalizacja i sposób wykonania przejścia są określane w raporcie na podstawie danych, których dostarcza inwestor. Są to dane, które są pozyskiwane w wyniku współpracy i z Lasami Państwowymi, i z kołami łowieckimi. Zakładamy zatem, że są to dane rzetelne. To nie jest tak,

że my wymyślamy sobie, że akurat tutaj ma być przejście, bo tak nam się zdaje. My opieramy to na inwentaryzacji, na bardzo dokładnych danych uzyskanych z inwentaryzacji. Problemem jest niestety to, że nie ma gwarancji... Nawet jeżeli uda nam się stwierdzić, że dane miejsce stanowi korytarz migracyjny dla zwierząt, to nie ma gwarancji, że po wybudowaniu drogi i po wybudowaniu przejścia zwierzęta będą przez to przejście przechodziły.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Panie Senatorze...

(Senator Wojciech Skurkiewicz: Kończycie inwestycje i nikt na przykład po roku, po dwóch, po trzech, nie sprawdza, czy to przejście jest we właściwym miejscu?)

No właśnie sprawdza, jest to obowiązek nałożony na inwestora, który monitoruje takie przejście i udziela informacji, czy i w jaki sposób zwierzęta z niego korzystały.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, pan dyrektor Mickiewicz.

Dyrektor Departamentu Środowiska w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Paweł Mickiewicz:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Panie Senatorze! Panie Ministrze!

Odnosząc się do tej wypowiedzi... Tak, na mocy decyzji środowiskowej jest nakładany obowiązek wykonania monitoringu przejść dla zwierząt. Nie wszystkie przejścia dla zwierząt są poddane takiemu monitoringowi. Żeby monitoring był skuteczny, musi rozpocząć się nie od razu po oddaniu inwestycji do użytku, ponieważ zwierzęta muszą się przyzwyczaić. One muszą przystosować się do tego, że w danym miejscu jest siatka, że tędy nie przejdą, i muszą odnaleźć inne przejście. Tak że właściwe jest rozpoczęcie monitoringu dopiero po dwóch, czasami trzech latach od oddania inwestycji do użytkowania, a następnie prowadzenie monitoringu przez okres kolejnych dwóch, trzech czy nawet czterech lat. I dopiero po tym okresie będzie można stwierdzić z całą pewnością, czy przejście jest dobrze zlokalizowane, czy jest skuteczne i jakie zwierzęta z niego korzystają – czy te, które planowaliśmy, że będą korzystać, czy też inne zwierzęta. Na podstawie danych, które mamy... One jednak nie dotyczą tego kawałka „siódemki”, tu panu senatorowi nie odpowiem. Na podstawie monitoringu i szczytkowych danych, które do nas spływają od firm wykonujących monitoring, wiemy, że zwierzęta korzystają z przejść.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Jarosław Waszkiewicz:

Szanowni Państwo! Panie Senatorze!

Jeżeli można uzupełnić... Droga krajowa nr 7, bardzo dobrze wybrany przykład korytarza, który kiedyś być może tam istniał, może jeszcze w pewnym stopniu istnieje. To jest istniejąca droga krajowa, a droga ekspresowa, która tam powstaje, powstaje w tym samym miejscu, a więc w miejscu, gdzie ten korytarz kiedyś istniał i był ograniczony przez tę drogę, a my chcemy go odtworzyć. A zatem jest to zupełnie inny przykład, bo nie mówimy o nowej barierze, tylko o wcześniej istniejącej barierze. I to przejście dla zwierzęcy ma odtworzyć ten korytarz.

Senator Wojciech Skurkiewicz:

Panie Dyrektorze, ja rozumiem, ale chodzi mi o jedyny korytarz wyznaczony według danych Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych na odcinku pomiędzy Grójcem czy Warszawą... Jest to jedyny korytarz ekologiczny pomiędzy Warszawą a Jedlińskiem i jedyne przejście dla zwierząt, tak że... O to pytałem. To przejście jest już wybudowane i funkcjonuje od dłuższego czasu. Jeśli mogę, Panie Przewodniczący... Jeszcze jedno pytanie, ostatnie.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Proszę, Panie Senatorze.

Senator Wojciech Skurkiewicz:

Panie Dyrektorze, czy pan w tej chwili dysponuje jakimiś danymi z monitoringu prowadzonego na inwestycjach, które zostały zakończone, nie wiem, dwa, trzy, cztery lata temu? W jaki sposób to się sprawdza, w jaki sposób to się przekłada na praktykę? No naprawdę, możemy być najlepszym państwem w Europie, które najdrożej buduje autostrady, ale może się okazać, że, powiedziałbym, dmuchamy w trąbkę, a sygnału nie słychać.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Proszę państwa, proszę przypominać swoje nazwiska. Jesteśmy słuchani i dzięki temu naszym słuchaczom będzie łatwiej identyfikować osobę, która zabiera głos.

Dyrektor Departamentu Środowiska w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Paweł Mickiewicz:

Paweł Mickiewicz, Departament Środowiska, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Panie Senatorze, tak, monitorujemy przejścia. Monitorujemy przejścia na odcinku A4 Zgorzelec –

Krzyżowa, gdzie jest ich kilkanaście, w tym kilka przejść górnych. Analizując początkowe dane monitoringowe, widzimy, że są one wykorzystywane zarówno przez wilki, czyli gatunek kluczowy, gatunek kluczowy także z punktu widzenia prawa krajowego i Unii Europejskiej, jak i przez zwierzęta kopytne: sarny, jelenie, dziki. Tak że te przejścia... Zwierzęta rzeczywiście przechodzą na jedną i na drugą stronę. Ale to nie jest tylko tak, że one przechodzą... To jest bardzo cenne przyrodniczo. A przykład drogi A1 w województwie śląskim, który to odcinek... Tam też jest bardzo duże przejście dolne estakadowe. I zauważono tam ślady zwierząt kursujących w jedną i w drugą stronę. Tak że te przejścia rzeczywiście są wykorzystywane, i to zarówno te duże, jak i te mniejsze, te mniejsze przejścia także są wykorzystywane przez zwierzęta. I tu przykład drogi, która kiedyś została zmodernizowana, to jest droga A6, początek od granicy państwa do węzła „Klucz”. Tam bodajże mamy dwa takie duże przejścia wzdłuż Odry. Tak, dwa. I są one wykorzystywane przez zwierzęta, obserwuje się odciski kopyt, racic. Widzimy, że zwierzęta tamtędy przechodzą.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję bardzo.

Czy pan Piotr Beszterda chciałby się odnieść do pytania pana senatora?

(Członek Komisji Łowieckiej przy Zarządzie Głównym Polskiego Towarzystwa Leśnego Piotr Beszterda: Tak, bardzo.)

To proszę.

Członek Komisji Łowieckiej przy Zarządzie Głównym Polskiego Towarzystwa Leśnego Piotr Beszterda:

Chciałbym uprzejmie odpowiedzieć panu senatorowi, że na krótkim odcinku autostrady A1, gdzie występują trzy przejścia dolne, założono chyba dwie kamery do monitoringu, który prowadzi nadleśniczy wspólnie z Uniwersytetem Przyrodniczym w Poznaniu, z profesorem Czerniakiem. Z dwuletnich już obserwacji wynika, że w ogóle nie korzystają z tych przejść jelenie. Jest to sygnał, że coś się dzieje, że ten gatunek po prostu nie korzysta z przejść dolnych. Ale inne gatunki, czyli daniela, dziki sarny itd., przechodzą. W ten sposób chciałem odpowiedzieć na...

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Gorczyca:

Może to będzie jakieś doświadczenie.

Proszę bardzo, pan profesor Stanisław Hodorowicz.

Senator Stanisław Hodorowicz:

Szanowni Państwo, nie ukrywam, że jestem pozytywnie zaskoczony zrozumieniem tego problemu przez przedstawicieli poszczególnych instytucji. To jest bardzo pozytywne,

budzące optymizm. Jest już współpraca i wola rozwiązania problemów, aczkolwiek z wystąpienia pierwszego mówcy, pana prezesa Jana Mikosia...

(Głos z sali: Janusza...)

...Janusza, przepraszam bardzo, Janusza Mikosia, zrozumiałem, że jest jeszcze potrzeba optymalizacji w tym zakresie.

Bardzo pozytywnie odbieram także wystąpienie przedstawiciela Polskiego Związku Łowieckiego, który wyraźnie zaznaczył, że Polski Związek Łowiecki jest otwarty na te problemy i dostrzega potrzebę korekt, które będą nieodzowne.

A jeśli chodzi o pytania mojego przedmówcy, pana senatora, powiem tak. Jako wieloletni myśliwy jestem głęboko przekonany, wiem to z doświadczenia, że przystosowanie się zwierząt do wszelkich zmian jest procesem wieloletnim. To nie jest proces trwający rok czy dwa lata, tylko proces wieloletni. To, co mnie niepokoi, to fakt, który był zresztą tutaj podnoszony, że w niektórych przypadkach konstruowane są przejścia, o których wiadomo, że nie zdadzą egzaminu. I na to absolutnie należy zwrócić uwagę. Poza tym być może niedokładnie monitorowano wcześniejsze ścieżki zwierzyny, tak zwane weksle, które w danym miejscu się znajdowały. I wreszcie, niepokoi mnie fakt, że wydatkowano na przejście dość pokaźne środki, a... Aczkolwiek podzielam tu pogląd pana przewodniczącego, że dwudziesto- czy trzydziestoprocentowy wzrost nakładów inwestycyjnych na pewno nie jest wynikiem budowy przejść. To jest absolutnie... Wydaje mi się, że to absurd. Niepokoi mnie fakt, że wydatkowano na przejście potężne środki, a za chwilę pojawia się tam stodoła czy budowany jest jakiś inny obiekt, który niweczy wszystkie zamierzenia.

Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt. Przejścia przejściami, wszystko to jest wspaniałe, ale zdajemy sobie sprawę z tego, że za przejściami, w ich okolicach, może pojawić się kłusownictwo. I to jest poważny problem, który polecam uwadze i kładę na barki przedstawicieli Lasów Państwowych, odpowiednich służb leśnych, a także członków Polskiego Związku Łowieckiego. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję, Panie Profesorze.

I jeszcze pan senator, proszę bardzo. Może poproszę o przedstawienie...

Senator Andrzej Kobiak:

Dziękuję bardzo.

Andrzej Kobiak.

Jestem podbudowany dzisiejszą dyskusją, tym, że problem, który dotyczy wielu instytucji, może być przedmiotem merytorycznej rozmowy, merytorycznej dyskusji. Tak chyba należy postępować w każdej sprawie. Może warto uszczegółowić to, co zostało powiedziane. Chodzi mi o koszty. Z jednej strony mówiono tutaj o liczbach

25%, 30%, z drugiej strony pojawiły się wątpliwości, że tak poważne kwoty są przeznaczane na tę część inwestycji. Dlatego bardzo proszę pana dyrektora o odpowiedź, czy te 30% to jest przykładowa kwota w przypadku jakiejś konkretnej inwestycji, czy też jest to średnia kwota dotycząca wszystkich inwestycji.

I drugie pytanie, jeśli można. Mówiliśmy tutaj o trzech typach przejść dla zwierząt: podziemnym, zewnętrznym i przy estakadach. Czy koszty wybudowania tych rodzajów przejść są porównywalne? Czy efekt, czyli stopień korzystania z tych przejść przez zwierzynę, jest zbliżony? Chodziłoby o to, który z tych rodzajów przejść jest optymalny. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję panu senatorowi Andrzejowi Kobiakowi.

Proszę państwa, spróbujcie ustosunkować się do tych dwóch wystąpień, pana senatora Stanisława Hodorowicza i pana senatora Andrzeja Kobiaka, a później... Zapewne chcielibyście państwo powiedzieć jeszcze kilka zdań na temat fragmentacji obwodów łowieckich, ale może są jeszcze sprawy, które należałoby podczas tego posiedzenia poruszyć.

Proszę bardzo. Pewnie od pana dyrektora zaczniemy...

Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Jarosław Waszkiewicz:

Dziękuję bardzo.

Jarosław Waszkiewicz, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Na pierwsze pytanie spróbuję odpowiedzieć. 25–30%... 20–25% to jest średnia, a 30% to najwyższe notowane koszty dodatkowe. Mówimy tu o kosztach wszystkich urządzeń ochrony środowiska, choć głównie są to koszty związane z dwoma elementami, przejściami i ekranami akustycznymi.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

No, głównie te nieszczęsne przejścia. Przykłady i szczegółową informację w tym zakresie, jeżeli jest zainteresowanie członków komisji, możemy wspólnie z Generalną Dyrekcją przygotować i dostarczyć. Nie wiem, czy Generalna Dyrekcja od ręki potrafi wskazać przykład, gdzie te koszty są aż tak wysokie... Ja od ręki potrafię wskazać przykład autostrady A2 budowanej przez koncesjonariusza Autostradę Wielkopolską, gdzie bardzo dużym nakładem kosztów zrealizowano przejścia dla zwierząt nad- i podziemne, jak również bramownice dla nietoperzy.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję panu dyrektorowi.

Pan dyrektor chciałby zabrać głos.

Proszę.

Dyrektor Departamentu Środowiska w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Paweł Mickiewicz:

Tak. Dziękuję bardzo.

Paweł Mickiewicz, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Departament Środowiska.

Uzupełniając wypowiedź pana dyrektora, powiem, że koszty sięgają 25%. Przy czym prócz budowy przejść dla zwierząt i ekranów akustycznych są montowane takie urządzenia, które i tak musielibyśmy zamontować, na przykład służące odwodnieniu drogi. Liczymy je jako urządzenia ochrony środowiska. To odwodnienie i tak musimy zrobić. Chodzi o separatory, zbiorniki retencyjne. To wszystko zalicza się do urządzeń ochrony środowiska, w ten jeden element. Gdybyśmy całą infrastrukturę związaną z budową drogi, która jest konieczna i która wchodzi w zakres ochrony środowiska, odjęli... Koszt elementów typowo przyrodniczych, które i tak musimy wykonać, dałby pewnie około 5% kosztów realizacji inwestycji. Prawda? Drogę budujemy oczywiście po to, żeby można było szybko i sprawnie się przemieszczać, i robimy to w taki sposób, ażeby nie zakłócić wszelkich form przemieszczania się zwierząt, roślin, grzybów i zapewnić ciągłość przyrodniczą.

Odnosząc się do drugiego pytania... Które przejście jest najlepsze? Nie można stwierdzić, które przejście jest najlepsze, bo wszystko zależy od tego, jakie jest ukształtowanie terenu. Jeżeli budujemy drogę w zagłębieniach wąwozu, to logiczne jest wybudowanie przejścia górnego, a jeżeli w terenie pagórkowatym, to w zależności od tego, w którym miejscu będzie przejście zlokalizowane, będzie to estakada, wiadukt bądź przejście górne. A więc wszystko zależy od tego, jakie jest ukształtowanie terenu. Chodzi o to, ażeby przejście było jak najbardziej i jak najlepiej wkomponowane w otaczający krajobraz i było przejściem niejako naturalnym. Staramy się także tworzyć te przejścia w miejscach, gdzie występuje naturalny ciąg migracyjny, stąd też szeroka współpraca ze wszystkimi instytucjami, o których była wcześniej mowa. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Tak, dziękuję bardzo.

Pan dyrektor Szramka.

Proszę bardzo.

Zastępca Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych Jan Szramka:

Jan Szramka, Generalna Dyrekcja Lasów Państwowych.

Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jeden problem, który został tu poruszony, ale nie został rozwinięty. Chodzi o wypadki komunikacyjne. Za tymi wypadkami komunikacyjnymi stoją wysokie stany liczebności zwierzyny. Wypadki zdarzają się, jak to zresztą było widać na slajdach, nie tylko na drogach ekspresowych i autostradach, które są zresztą ogrodzone. Tam tych wypadków jest mniej. Przykładem może być obwodnica Trójmiasta – po wy-

grodzeniu właściwie skończyły się wypadki, a wcześniej codziennie jakieś zwierzę było tam podnoszone, zabierane z drogi. Chodzi mi o stany liczebności zwierzyny. Musimy zdawać sobie sprawę z tego, że te stany są zbyt wysokie, rosną z roku na rok. Chciałbym skupić się na stanie ilościowym łosi, który zresztą też jest pokazany tu na slajdzie. Jest to zwierze mało płochliwe, duże, którego zetknięcie z pojazdem może skutkować wielkim nieszczęściem. Myślę, Szanowni Panowie Senatorowie, że powinniście tę wiedzę posiadać – są wysokie stany ilościowe zwierzyny. W tym roku zrobiliśmy dosyć dokładną inwentaryzację i wyszło, że mamy szesnaście tysięcy łosi, jak nigdy w powojennej historii... Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję, Panie Dyrektorze.

Myślę, że najwyższy czas, żeby podjąć męskie decyzje. A co za tym idzie, to państwo wiecie. Na pewno trzeba zredukować liczebność łosia, bo będziemy mieć w Polsce taki sam problem, jak z populacją bobra. Niektórzy rolnicy mówią, że jak ktoś chce zobaczyć, gdzie są bobry, to niech patrzy tam, gdzie są palące się opony na żeremiach bobrowych... Rolnicy przejmują inicjatywę, biorą sprawy we własne ręce. No, to jest rzecz niespotykana. Jeśli chodzi o bobra... Ja pochodzę z Warmii i Mazur i wiem, co się dzieje choćby w Puszczy Boreckiej. Tam jest problem, tam praktycznie nie ma tygodnia, w którym by się nie zdarzył poważny w skutkach wypadek z udziałem łosia. To na pewno jest ważna sprawa i o tym też trzeba mówić.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos w tej kwestii?

Proszę, Panie Profesorze.

Pan Stanisław Hodorowicz.

Senator Stanisław Hodorowicz:

Bardzo krótko... Wprawdzie przedstawiciel Generalnej Dyrekcji Lasów Państwowych, pan dyrektor, wspominał, że prawo jest w zasadzie dobre i w obrębie aktualnie obowiązujących rozwiązań prawnych można prowadzić racjonalną politykę w tym zakresie, ale gdybyście państwo doszli do wniosku, że coś należy poprawić, to będziemy wdzięczni za inicjatywę.

Chciałbym jeszcze wspomnieć o jednym aspekcie. Mimo wszystko trochę niepokoi mnie stanowisko niektórych urzędów marszałkowskich, które jak gdyby nie dostrzegają problemu, a być może potraktowały go jako mało ważny.

Zastępca Przewodniczącej Stanisław Gorczyca:

Dziękuję, Panie Senatorze.

Ja myślę, że... Pomału zmierzamy do końca dzisiejszego posiedzenia komisji. Myślę, że wystąpimy do pana ministra jako osoby koordynującej i monitorującej działania podległych ministerstwu instytucji, takich jak Lasy

Państwowe, Polski Związek Łowiecki, Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska... Ktoś musi nad tym wszystkim czuwać, te działania muszą być zsynchronizowane.

Antropopresja powoduje pogorszenie warunków bytowania zwierzyny dziko żyjącej i nad tym nie powinniśmy specjalnie dyskutować. Oczywiście, że zwierzyna potrafi się dostosować, ale pojawia się pytanie: czy zwierzyna szybciej dostosowuje się do nowych warunków, czy my szybciej budujemy drogi? Czy zwierzyna nadąży z dostosowaniem się do nowych warunków? To jest pytanie bardzo istotne. Poza tym wtargnięcie zwierzyny do miast... Takich przypadków mamy coraz więcej.

Wzrost liczebności każdej populacji, choćby populacji dzika... Jeśli jest powyżej trzydziestu osobników na 1 tysiąc ha powierzchni leśnej, były takie badania, to zawsze będzie tak, że zwierzyna będzie przekraczała granice lasów i wchodziła do miast. A więc musimy czuwać nad tym, żeby nie było nadpopulacji zwierzyny. To jest bardzo ważne, inaczej po prostu nie damy sobie z tym rady. Takie doświadczenie mają kraje zachodnie, choćby Niemcy – oni też musieli sobie z tym poradzić.

Genetyka na pewno jest ważna. Ograniczenie migracji zwierząt to ograniczenie poszukiwania partnerów, zniżanie jakości puli genetycznej. O tym też trzeba powiedzieć. Nie we wszystkich sytuacjach tak jest, bo jeśli autostradą czy linią kolejową jest przecięty potężny kompleks terenu, to nic takiego się nie dzieje. Jeżeli jednak jest to mały teren i w jednej z jego części jest ostoja zwierzyny, to na pewno jest to problem i trzeba go dostrzec, zauważyć.

Proszę państwa, za dwa lata – tak się umówmy – spotkamy się w podobnym gronie, jeśli oczywiście Bóg pozwoli i wszyscy będziemy na swoich stanowiskach. Chcielibyśmy wówczas ocenić, czy spotkanie, które dzisiaj się odbyło, coś dało, czy potrafimy w jakiś sposób się zmobilizować. W praktyce ocenimy, czy rzeczywiście jest bardzo dobrze. Bo czy jest dobrze... Myślę, że może być dobrze, ale czy jest naprawdę dobrze... Poczekamy dwa czy trzy lata i wtedy się okaże, czy to wszystko rzeczywiście zagrało. Myślę, że wszyscy jesteśmy odpowiedzialni za to, co się dzisiaj dzieje – inwestycji mamy tak dużo, że musimy w większym stopniu zadbać o zwierzynę.

Bardzo istotną sprawą jest oczywiście zagospodarowanie przestrzenne. Ja podzielam ten pogląd, bo rzeczywiście może być tak, że przejście wybudowane za wiele milionów złotych... A samorząd wymyśli sobie, że gdzieś w pobliżu będzie jakiś duży zakład przemysłowy. No, teoretycznie tak może być, bo jeśli nie ma planów... Ktoś pomyśli, że dzięki temu, że bardzo blisko jest droga, jakiś węzeł komunikacyjny... Takie warunki są przecież ekstra. Albo może być tak, że niemonitorowane przejście stanie się za kilka lat przejazdem gospodarczym. Takie sytuacje mogą się zdarzyć, dlatego ktoś musi być za to odpowiedzialny, trzeba to wszystko monitorować w skali mikro i makro. A już rzeczywiście skandaliczną rzeczą byłoby to, gdybyśmy przy przejściach dla zwierzyny pozostawili ambony myśliwskie, bez względu na ich znaczenie. Uczulajcie na to, przypominajcie państwo to nadleśniczczym, prezesom i zarządom kół łowieckich. Coś takiego po prostu nie powinno mieć miejsca, nawet fragmentu jakiegokolwiek urzędu łowieckiego nie powinno tam być.

Proszę państwa, należałoby także prawnie uregulować... Chodzi o umocowanie prawne korytarzy ekologicznych. Myślę, że pan minister miał rację, że nie jest to... Chciałbym znać prawną definicję korytarza ekologicznego. Mniej więcej wiemy, o co chodzi, ale to powinno być dosyć jasno sprecyzowane, bo to nam może pomóc w dalszym działaniach.

Można podzielić pogląd, że rzeczywiście nie ma potrzeby zmieniać granic wszystkich obwodów, przez które przechodzi autostrada czy linia kolejowa. Trzeba na to spojrzeć rozsądnie i wprowadzić zmiany tylko tam, gdzie rzeczywiście występują kolizje.

Proszę państwa, to chyba wszystko. Bardzo państwu dziękuję za przybycie, za dwupółgodzinne spotkanie. Myślę, że wszyscy mogliśmy zabrać głos i wymienić poglądy. To na pewno jest bardzo cenne. To wszystko zostanie przekazane publicznie, drogą internetową, i ci, którzy będą chcieli skorzystać z państwa wiedzy, będą mogli to zrobić bez żadnego problemu dzięki nowoczesnej technice, która dotarła również do Senatu, do Komisji Środowiska.

Bardzo państwu dziękuję i życzę miłego wieczoru. Do zobaczenia za jakiś czas.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 19 minut 27)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii