

Meandry Rospudy

Tegoroczne wakacje upłynęły pod znakiem doliny Rospudy – jednego z najcenniejszych obszarów torfowiskowych w Polsce, objętego ochroną – jako obszar Natura 2000 – ze względu na występowanie rzadkich gatunków roślin i zwierząt. Kwestia budowy drogi ekspresowej, biegnącej w poprzek cennego przyrodniczo terenu była gorącym tematem w wielu gazetach i stacjach TV. W ciągu kilku dni pod protestem skierowanym do Prezydenta RP podpisało się 150 tysięcy osób. I nie byli to bynajmniej nawiedzeni „ekolodzy”, stawiający dobro kwiatków i żabek ponad życie ludzi, ale świadomi obywatele, dostrzegający absurd sytuacji, w której uparcie lansuje się budowę drogi w nieodpowiednim miejscu. Bo przecież – i to jest istota sporu – kontrowersyjną drogę można poprowadzić kilka kilometrów dalej, z porównywalnymi kosztami i terminem realizacji, omijając cenny przyrodniczo obszar chroniony prawem wspólnotowym, co dodatkowo miałyby spore szanse na dofinansowanie unijne.

Co ma jednak Rospuda do tematu niniejszego numeru Akademii? Zacznę od dygresji. Ilekroć nasi politycy uzasadniają po raz kolejny potrzebę obniżenia wydatków budżetu na naukę, tylekroć słyszymy, iż polska nauka musi być bardziej innowacyjna, bardziej nastawiona na badania stosowane, mniej zaś na badania podstawowe. Widać samofinansującej się nauki wprawiały mnie zawsze w lekką zadumę – może powinienem zająć się na studiach melioracją albo teorią bankowości, a nie ekologią ptaków? Paradoksalnie właśnie spory o dolinę Rospudy i kształt sieci dróg ekspresowych na Podlasiu radykalnie zmieniły jednak mój pogląd. Okazuje się bowiem, że nawet ekolodzy nie tylko mogą uprawiać naukę stosowaną, ale nawet wykazywać się przy tym nieprzeciętną innowacyjnością. I wcale nie chodzi tu o podnoszenie mleczności krów czy wymyślanie drugiej Nokii, ale o ekspertyzy zwane ocenami oddziaływania na środowisko. Każdemu większemu projektowi przedsięwzięcia infrastrukturalnego musi towarzyszyć taka właśnie ekspertyza, szczególnie gdy inwestycja może oddziaływać na obszary chronione. Ocenę taką pisze ekspert – naukowiec dysponujący wiedzą na temat ekologii – a finansuje inwestor. Jest to układ cokolwiek nieczysty – trudno spodziewać się, że inwestor będzie zainteresowany sponsorowaniem ekspertyz stwierdzających, że jego projekt jest chybiony z uwagi na wymogi ochrony przyrody. Z drugiej strony – noblesse oblige – nie należy z góry zakładać, że eksperci będą porzucać obiektywizm uczonego. Jednak, prędzej czy później, każdy inwestor z reguły znajduje eksperta, który jest w stanie sprostac jego wymaganiom. To

właśnie lektura raportów oceny oddziaływania na środowisko m.in. budowy obwodnicy Augustowa natchnęła mnie wiarą, że ekolodzy również mogą wykazywać się nowatorskim myśleniem i z powodzeniem uprawiać naukę stosowaną.

Takim właśnie nietuzinkowym podejściem do ochrony przyrody wykazali się eksperci, którzy jako rekompensatę za utraczone w wyniku budowy autostrady siedliska przyrodnicze proponowali inwentaryzację zagrożonych gatunków ptaków w pozostałej części Puszczy Augustowskiej. Ma to niewątpliwie spory potencjał innowacyjności, a konsekwentnie stosowane mogłoby wręcz zrewolucjonizować np. rynek ubezpieczeń. Wystarczy wyobrazić sobie właściciela skradzionego samochodu, który słyszy od ubezpieczyciela, iż w ramach wyrównania strat towarzystwo policzy pojazdy przejeżdżające przyległymi ulicami. Spory potencjał aplikacyjny dostrzegam też w opinii innego eksperta twierdzącego, że pas piętnastu 120-metrowej wysokości turbin wiatrowych nie stanowi zagrożenia dla polujących orłów, gdyż ptaki te na terenie swych łowisk pokonują bez problemu inne liniowe przeszkody, takie jak np. obszary zabudowane. W końcu inwestor płaci za pisanie tekstu ekspertyzy, a nie za analizę opracowań pokazujących poziom śmiertelności orłów w kolizjach z elektrowniami wiatrowymi. Jeszcze inny naukowiec stwierdził – w odniesieniu do drogi ekspresowej – że nie będzie ona stanowiła zagrożenia dla ptaków, gdyż corocznie migrują one do Afryki, tam i z powrotem. Domyślam się, że wykazany w sposób bezsporny fakt umiejętności lotu miałby zabezpieczyć je przed kolizją z samochodami. Szkoda tylko, że w spisie literatury ekspertyzy nie można dopatrzeć się znanych opracowań szacujących śmiertelność ptaków na drogach na poziomie kilku-kilkudziesięciu osobników na km drogi rocznie.

Mówiąc jednak poważniej, mam wrażenie, że jeśli środowisko naukowe będzie dalej ignorować kwestię jakości opracowań eksperckich, to z problemami „spod znaku Rospudy” będziemy mieć do czynienia coraz częściej. A byłaby to wielka szkoda, bo przecież pojęcie bogactwa stosuje się nie tylko do pojedynczych obywateli, ale i do dobra wspólnego, jakim jest nasze unikatowe dziedzictwo przyrodnicze. Z pewnością naciągane i „innowacyjne” ekspertyzy zwyczajnie mu szkoda, i – co gorsza – są to szkody nieodwracalne.



Środowisko naukowe nie może dalej ignorować kwestii jakości ekspertyz finansowanych przez inwestorów

PRZEMYSŁAW CHYLARECKI

Muzeum i Instytut Zoologii, Warszawa

Polska Akademia Nauk

pch@miiz.waw.pl