

Problem masakry płazów w Polsce na przykładzie drogi nr 780 Kraków-Libiąż we wsi Poręba-Żegoty

Józef Curzydło

Katedra Ekologicznych Podstaw Inżynierii Środowiska, Akademia Rolnicza w Krakowie; al. Mickiewicza 24/28, 30-059 Kraków

Streszczenie. W pracy przedstawiono przykład drastycznego zmniejszania populacji płazów w miejscowości Poręba-Żegoty położonej przy ruchliwej drodze nr 780 Kraków-Oświęcim. Jest to spowodowane osuszeniem terenu oraz masakrą tych zwierząt, do której jeszcze do niedawna dochodziło na odcinku przebiegającym wzdłuż stawów podworskich i starego parku. W rejonie tym masowo występowały wcześniej między innymi ropuchy szare oraz żaby trawne. Zainicjowane w roku 1999 działania zaczynają przynosić pozytywne rezultaty. Polegały one najpierw na ustawieniu znaków „Uwaga płazy”, a następnie na budowie foliowego ogrodzenia o długości 300 metrów, naprowadzającego płazy do specjalnych wiader. Z wiader tych trzy razy dziennie żaby przekładane są do pojemników, w których przenoszone są na drugą stronę jezdni. W pracy zwrócono też uwagę na warunki, jakie powinny spełniać specjalne przejścia dla płazów w polskich warunkach klimatycznych.

Słowa kluczowe: drogi, śmiertelność zwierząt, środki łagodzące, przejścia dla płazów

1. Wprowadzenie

Płazy (*Amphibia*), gromada zmiennocieplnych kręgowców ziemno-wodnych. Spośród licznych gatunków u nas powszechnie jeszcze występują: ropuchy szare, żaby trawne, jeziorkowe, moczarkowe, traszki zwyczajne. Społeczeństwo nasze może zachwycać się jeszcze melodyjnymi koncertami opisanymi tak romantycznie przez Adama Mickiewicza w Panu Tadeuszu. Niestety, w ostatnich latach płazów jest coraz mniej, m.in. zniknęły z przedmieść Krakowa (Borek Fałęcki i Wola Justowska). Nadmieniam, że jeszcze wiosną 2006 roku słuchałem koncertów żab w Bieszczadach, gdzie także dużo jest bocianów, co świadczy o czystym tam środowisku. Płazy zaczynają znikać także w innych rejonach Polski i najwyższy już czas, aby je ratować. Moje stanowisko prezentowałem w 1999 roku w Aurze nr 7-8/99 (Curzydło 1999a) oraz w referacie na Międzynarodowym Seminarium (Curzydło 1999b). Niestety, płazy są nadal masakrowane przez dynamicznie rozwijającą się motoryzację.

2. Masakra płazów we wsi Poręba-Żegoty

Prezentowane wyniki moich obserwacji dotyczą lat 1998-2006. Przy ruchliwej drodze nr 780 Kraków-Oświęcim w miejscowości Poręba-Żegoty znajduje się rejon stawów podworskich i stary park, a także pola uprawne i łąki. W okolicy tej masowo występują, a raczej występowały płazy, szczególnie ropuchy szare oraz żaby trawne, które co roku wczesną wiosną w okresie godowym migrując z parku i pól do pobliskich stawów, znajdujących się po drugiej stronie drogi, były masakrowane przez samochody na jezdni.

W 1999 roku dzięki staraniom ekologów oraz Urzędu Miejskiego w Alwernii postawiono znaki „Uwaga na płazy” (rys. 1). Wczesną wiosną w 1999 roku, jak i w poprzednich latach, w okresie godowym tysiące płazów było masakrowane pod kołami samochodów (rys. 2 i 3). W 2000 roku znaczna część płazów z końcem marca została uratowana (Ropuchy w siatce, 2000). Dzięki finansowemu wsparciu przez Wydział Ochrony Środowiska Małopolskiego Urzędu w Krakowie (dyrektor Jerzy Wertz), a także staraniem Urzędu Miejskiego Alwernii (Marta Siemek) oraz zaangażowania Towarzystwa na Rzecz Ochrony Przyrody (Jarosław Snopek), sytuacja płazów w Porębach Żegoty, a także w innych rejonach Polski Południowej znacząco się poprawiła.

Pan Aleksander Ziemia z Poręb Żegoty, z dostarczonych przez Wydział Ochrony Środowiska Małopolskiego Urzędu w Krakowie materiałów (folia) zbudował ogrodzenie na przestrzeni około 300 m oraz zakopał kilka wiader. Na skutek takich zabiegów płazy zmuszone są do wędrówki wzdłuż tego prowizorycznego ogrodzenia, szukają przejścia aby dostać się na drugą stronę drogi do rejonów stawów. Żaby przemieszczając się wzdłuż folii „wpadają” do wiader umieszczonych równo z powierzchnią ziemi, skąd kilka razy na dzień, głównie wczesnym rankiem, w południe i wieczorem, pani Krystyna Ziemia przekłada żaby do innego wiaderka (rys. 4), w którym przenosi je na drugą stronę i „wysypuje” na brzeg (rys. 5), skąd mogą bezpiecznie przemieszczać się do pobliskich stawów.

Z przepustami specjalnie zbudowanymi dla płazów autor spotkał się w roku 1997 w Szwajcarii. Wzdłuż jeziora Nauchatel na odcinku pomiędzy Yverdon a Yvonand droga przebiega w rejonie obfitującym w płazy i ptactwo wodne. Co roku wiosną „przechodziły” przez nią żaby, kierując się do jeziora. Wówczas pod kołami samochodów ginęło ponad 90% osobników. Dawniej, w okresie migracji płazów drogę okresowo zamykano, lecz było to bardzo uciążliwe. W tej sytuacji (w roku 1984), przy współpracy biologów wybudowano 14 przepustów na trasach migracyjnych płazów na przestrzeni 1,5 km. Zastosowano specjalne korytka betonowe – naprowadzające i kierujące płazy do przepustów (rys. 6 i 7). Żaby kierując się instynktem bez przeszkód podążają takimi przepustami do pobliskiego jeziora, składają skrzek i następnie wracają na miejsce stałego swojego bytowania.

Ze względu na to, że w Polsce zimy są ostrzejsze i grunt zamarza głębiej niż np. w Szwajcarii, korzystniejsze dla płazów są przepusty zbudowane równo z powierzchnią drogi (rys. 8), dzięki czemu w czasie ich migracji powierzchnia drogi nie jest wychłodzona. Z drugiej strony uważa się, że przepusty pod jezdniami mogą być nieco zagłębione (do 20-30 cm), ponieważ temperatura przy powierzchni jest relatywnie wyższa z powodu ciepła oddawanego przez samochody (Pfister 1995; Infra 2000).

Oczywiście tego rodzaju przepusty (rury) należy oczyścić zarówno po zakończeniu migracji latem, jak też przed rozpoczęciem migracji płazów wczesną wiosną.

Na marginesie, chciałbym również nadmienić, że od kilku lat żaby są przenoszone w Krakowie – Woli Justowskiej. Płazy z Lasku Wolskiego oraz z pól, co roku wiosną podążają do pobliskich stawów w Mydlnikach. Chcąc się do nich dostać muszą przejść ruchliwe ulice – Kasztanową i Królowej Jadwigi, gdzie są również w okresie wiosennym masakrowane. Płazy od kilku lat są przenoszone w wiaderkach przez asystenta naszej Katedry – Artura Szymachę. Podobna sytuacja z przenoszeniem żab ma miejsce w Rytrze, a także w Parku Ojcowskim.



Rys. 1. Na takie znaki informacyjne kierowcy mało zwracają uwagę



Rys. 2. Zmasakrowane przez pojazdy ropuchy na jezdni drogi 780



Rys. 3. Pobocza jezdni „uścielone” odrzuconymi martwymi żabami

Ten godny pochwały sposób przenoszenia płazów spełnia tymczasowo swoje zadanie wczesną wiosną, gdy płazy w ciągu kilku ciepłych i zazwyczaj deszczowych dni zaczynają masowo swoją godową wędrówkę, ale problem z ochroną płazów zaczyna się przy ich powrocie, który trwa w rozproszeniu przez dłuższy okres i wówczas są ponownie masakrowane.

Tymczasem, prezentowane wcześniej specjalne przejścia dla płazów i gadów działają w „obydwie strony” tak, że powracające płazy bezpiecznie przedostają się do swoich stałych miejsc przebywania. Mam nadzieję, że i u nas wreszcie takie przejścia dla płazów zostaną zbudowane. W przeciwieństwie do ekologicznych mostów dla dużych ssaków budowanych nad jezdniami autostrad nie są one drogie.



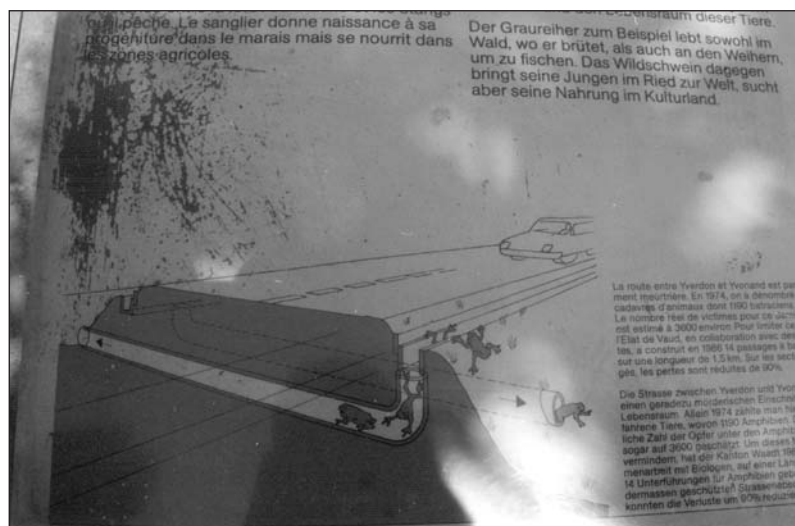
Rys. 4. Przekładanie żab z wiader zakopanych (w gruncie tuż przy folii) do wiader, w których płazy są przenoszone przez drogę i „wysypywane” na brzeg stawu (rys. 5), skąd już bezpiecznie podążają do wody dla złożenia skrzeku



Rys. 5. „Wysypywanie” żab na skraj stawu



Rys. 6. Żaby wiedzione instynktem rozrodczym z lasów i pól uprawnych wczesną wiosną każdego roku podążają na drugą stronę drogi, aby złożyć skrzek w Jeziorze Neuchatel



Rys. 7. Schemat obustronnego, bezpiecznego przechodzenia płazów pod jezdnią ruchliwej drogi



Rys. 8. Przepust na jednej z dróg Belgii zbudowany na równi z powierzchnią jezdni

3. Wnioski

Poręba-Żegoty są klasycznym przykładem, że drastyczne zmniejszenie ilości płazów w tym rejonie nastąpiło z dwóch powodów: po pierwsze, z braku obustronnie działających i naprowadzających przepustów, które powinno się budować na równi z powierzchnią jezdni lub tylko nieco pod nią zagłębionych; po drugie, z osuszenia części stawów na przeciwko Parku Podworskiego, przez co płazy nie mają gdzie składać skrzeku, a brak liczego potomstwa przy równoczesnym ich masakrowaniu na drodze powoduje stopniową ich eliminację ze środowiska.

Przepusty betonowe dla płazów zbudowane głębiej pod powierzchnią jezdni (rys. 7) powodują, że wczesną wiosną, gdy płazy w okresie godowym zaczynają swoją migrację przy przechodzeniu pod jezdnią mogą mieć za niską temperaturę i zatrzymują się czekając na podwyższenie temperatury. Dlatego też przepusty budowane w późniejszym okresie lokalizowane są na równo z poziomem jezdni lub w niewielkim zagłębieniu.

Specjalne przepusty dla płazów należy budować w rejonach ich występowania, zatem wszędzie tam, gdzie zbiorniki wodne (stawy, jeziora) zlokalizowane są po drugiej stronie drogi – stałego bytowania płazów.

Budując przepusty dla płazów, podobnie jak w przypadku ekologicznych mostów dla dużych ssaków, należy brać przykład i korzystać z wieloletnich bogatych doświadczeń krajów Europy Zachodniej.

Literatura

- Curzydło J. (1999a). Przepusty dla płazów, gadów i małych ssaków. *Aura*, 7-8: 25-26.
- Curzydło J. (1999b). Problem ekologicznych mostów i przepustów dla zwierząt wolno żyjących w Polsce. Materiały Międzynarodowego Seminarium pt. „Ekologiczne przejścia dla zwierząt wolno żyjących i przydrożne pasowe zadrzewienia – niezbędnymi składnikami nowoczesnych inwestycji transportowych (autostrady i linie kolejowe)”. Kraków, 7-10.09.1999; 169-180.
- Infra Eco Network Europe. Fragmentation, Defragmentation. Belgium, (2000). Materiały edukacyjne, Konferencja IENE, Bruksela.
- Pfister H. P. (1995). Faune, construction routes et trafic. Societe Suisse de Biologie de la Faune Copyright, SBF 1995.
- Ropuchy w siatce, (2000). *Dziennik Polski*, 77, 31. 03. 2000 r.