Ścinka rowerowa

23 sierpnia 2024

Jak bumerang co kilka lat wraca sprawa budowy ścieżki rowerowej z Białowieży do Hajnówki wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 689. W powszechnej opinii takiej inwestycji śmiało można dodać przedrostek eko-. W końcu rower to zielony środek transportu. W Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska pojawiła się nawet oficjalna interpretacja przepisów, że drogi rowerowe to nie drogi, a rowery to nie pojazdy, więc ocenę oddziaływania na środowisko można sobie odpuścić. To nic, że wiązałoby się to z wycinką wielu drzew w Wolińskim Parku Narodowym albo w jednym z najstarszych polskich obszarów chronionych, czyli Rezerwacie Krajobrazowym im. Władysława Szafera w Puszczy Białowieskiej.

Nie da się zachować obowiązujących przepisów (np. minimalnej odległości 3,5 m od krawędzi jezdni, szerokości ścieżki z poboczem i obrzeżami min. 3 m) i zapewnić bezpieczeństwa rowerzystom bez ingerencji w obszar Rezerwatu i wycinki drzew – napisał w swojej opinii dotyczącej budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi 689 prof. Jerzy Gutowski z Instytutu Badawczego Leśnictwa. – Trzeba dodać, że wiele starych drzew, a takich jest bardzo dużo na skraju pasa drogowego, zasiedlonych jest

przez różne gatunki cennych porostów oraz rzadkie gatunki bezkręgowców, w tym gatunki „naturowe”.

Inwestor, czyli Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich jest tego świadomy. W piśmie z dnia 20. 05. 2020 r. (WPiRI.400.1.4.2018) wskazuje wprost, że powstanie ścieżki rowerowej na trasie Białowieża-Hajnówka przy drodze Nr 689, wiązałoby się z wycinką 4400 drzew, z czego prawie 2000 we wspomnianym wyżej Rezerwacie Krajobrazowym im. Władysława Szafera, założonym w 1921 r. Co więcej, pośród tych 4400 drzew pod topór poszłoby 200 drzew o wymiarach pomnikowych (ponad 200 cm obwodu, a jedno nawet o obwodzie ponad 400 cm).

W tym kontekście sformułowany na stronie firmy projektanta cel podstawowy inwestycji brzmi kuriozalnie: „zwiększenie walorów turystycznych tego wyjątkowego regionu. Potencjał Puszczy Białowieskiej”.

W naszej analizie projektu budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi przebiegającej przez rezerwat Szafera stwierdzamy, że jest on bezsprzecznie nieakceptowalny z punktu widzenia ochrony przyrody Puszczy Białowieskiej. Inwestycja oznacza trwałe przekształcenie nawet 10 ha najcenniejszego w Polsce kompleksu leśnego o cechach naturalnych, w tym wycinkę niemal 4,5 tys. drzew, także ponadstuletnich takich jak graby i dęby. Tak drastyczna ingerencja w rezerwat przyrody im. Władysława Szafera, w obszar Natura 2000 »Puszcza Białowieska« oraz strefę ochrony I i II UNESCO są nie do zaakceptowania z punktu widzenia prawa i wymogów ochrony przyrody – komentuje Radosław Ślusarczyk z Pracowni na rzecz Wszystkich Istot.

Profesor Michał Żmihorski, dyrektor Instytutu Badania Ssaków PAN z Białowieży zwraca z kolei uwagę na kolejny problem: „Korony drzew rosnących po obu stronach drogi Hajnówka – Białowieża w wielu miejscach się stykają, dzięki czemu powstaje nad jezdnią zielony tunel, a nadrzewne ssaki, takie jak wiewiórki czy pilchy, częściowo też kuny, mogą bezpiecznie przechodzić z jednej strony drogi na drugą. Jeśli budowa

ścieżki spowoduje wycinkę przydrożnych drzew, a wiele na to wskazuje, należy oczekiwać liniowego przerwania tej ciągłości koron, co może zmuszać te zwierzęta do przekraczania drogi po powierzchni gruntu. W konsekwencji należy oczekiwać zwiększonej ich śmiertelności w wyniku kolizji. Jeśli wzdłuż ścieżki pojawi się dodatkowa infrastruktura, np. wygrodzenia czy rowy odwadniające, również duże ssaki naziemne mogą mieć problem z przekraczaniem drogi".

Tymczasem za rządów Zjednoczonej Prawicy, Komunikatem z 6 kwietnia 2022 r. (znak DOOŚ-WAPiS.400.55.2022.Mdz) Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska przedstawił stanowisko, w którym stwierdził, że budowa ścieżki rowerowej nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, „gdyż nie stanowi ono przedsięwzięcia, które może znacząco oddziaływać na środowisko, niezależnie od sposobu realizacji (samodzielne przedsięwzięcie czy też przebudowa lub rozbudowa drogi) oraz umiejscowienia (w pasie drogowym, poza pasem drogowym, na obiekcie mostowym). Bez wpływu na kwalifikację pozostaje również kwestia surowca, z którego wykonany zostanie chodnik czy ścieżka rowerowa".

Tę interpretację wykorzystywali następnie Regionalni Dyrektorzy Ochrony Środowiska w toku wszczętych postępowań w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegających m. in na budowie drogi rowerowej, informując, że realizacja przedsięwzięcia polegającego na budowie ścieżki rowerowej nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdyż nie stanowi ono przedsięwzięcia, które może znacząco oddziaływać na środowisko. W efekcie, postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tych inwestycji są nagminnie umarzane.

Z przeprowadzenia procedury oddziaływania na środowisko zwolniona została też inwestycja budowy ścieżki rowerowej przez Woliński Park Narodowy, gdzie do usunięcia przewidziano ponad 200 drzew. Pracownia na rzecz Wszystkich Istot złożyła

wniosek o stwierdzenie nieważności umorzenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy drogi rowerowej w Wolińskim Parku Narodowym. To postępowanie wciąż trwa i póki co żadne drzewo nie zostało jeszcze wycięte.

Wróćmy jednak do Puszczy Białowieskiej. Żeby dodatkowo uprościć otrzymanie zgody na budowę ścieżki rowerowej wzdłuż drogi 689 Hajnówka-Białowieża podzielono inwestycję na dwie części. Od Hajnówki do Białowieży i od Białowieży do granicy państwa. Dla tego drugiego fragmentu Wójt Gminy Białowieża w decyzji umarzającej postępowanie wskazał również, że przedsięwzięcie nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot odwołało się tej decyzji, uznając, że zarówno interpretacja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, jak i decyzja Wójta Białowieży są niezgodne z obowiązującymi przepisami. Potwierdził to wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 11 stycznia 2024 r. (sygn. akt. II SA/Bk 905/23) w którym wskazano, że „droga rowerowa może być częścią drogi jako większej całości techniczno-użytkowej przeznaczoną do ruchu m.in. rowerów, a może być też odrębną, samodzielną, niestanowiącą części innej drogi – drogą przeznaczoną do ruchu m.in. rowerów. Dlatego też użyte w treści rozporządzenia pojęcie drogi obejmuje swoim zakresem także drogi dla rowerów”. Tym samym Sąd uznał, że także dla budowy drogi rowerowej ocena oddziaływania na środowisko może być wymagana. Opinia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska jest więc niezgodna z polskim i europejskim prawem.

Strona społeczna, jak i naukowcy zwracają uwagę, że zaproponowana w Puszczy Białowieskiej trasa wzdłuż drogi wojewódzkiej jest nie tylko szkodliwa dla przyrody, ale także niebezpieczna dla rowerzystów. „Należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, że droga wojewódzka 689 Hajnówka-Białowieża jest bardzo wąska (7 m), w związku z czym nie posiada

wyznaczonych odrębnych (oddzielonych linią) pasów ruchu w przeciwnym kierunku. Z tego powodu, mijające się pojazdy często (a w przypadku dwóch samochodów ciężarowych lub autobusów – zawsze) zjeżdżają na pobocze. Dlatego obszar ruchu pojazdów jest w rzeczywistości szerszy (o około 0,5 m z każdej strony drogi) niż pas drogi, co wprowadza zagrożenie dla osób znajdujących się w pobliżu pobocza. Obszar, na którym miałaby być posadowiona ścieżka obejmujący pobocze oraz pozostały niezadrzewiony teren jest również bardzo wąski wynosząc w najszerszych miejscach około 5 m. Umiejscowienie ścieżki rowerowej w tym miejscu nie gwarantuje więc bezpieczeństwa jej użytkownikom, co więcej, wykracza poza obowiązujące obecnie przepisy" – pisze w swojej opinii prof. Krzysztof Schmidt, z Instytutu Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk.

Zgodnie z procedurami projekt drogi rowerowej powinien zawierać alternatywy. Tego niestety zabrakło w przypadku inwestycji w Puszczy Białowieskiej. A opcji jest kilka, np. wariant południowy, czyli poprowadzenie szlaku rowerowego trybami leśnymi od Białowieży do Czerlonki, a następnie wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych do Hajnówki.

Według opinii prof. Schmidta ta opcja ma cztery podstawowe zalety:

1. Eliminuje całkowicie zagrożenia związane z bezpośrednim sąsiedztwem drogi wojewódzkiej.

2. Wykorzystuje istniejące tryby leśne oraz odlesiony pas linii energetycznej bez potrzeby dodatkowej ingerencji w środowisko przyrodnicze Puszczy Białowieskiej. Nie ma konieczności wycinania drzew i krzewów.

3. Brak konieczności konstruowania trwałych, fizycznych barier dla zwierząt w postaci ogrodzeń ścieżki.

4. Proponowana trasa krzyżuje się również z kilkoma drogami leśnymi umożliwiającymi dojazd do innych interesujących obiektów przyrodniczych i kulturalnych (Rezerwat Lasy

Naturalne Puszczy Białowieskiej, kurhany, Miejsce Mocy, Ośrodek Edukacyjny na Zwierzyńcu) znajdujących się w niedużej odległości od tego wariantu ścieżki.

Warto dodać, że ten wariant jest najtańszy do zrealizowania.

Również Stowarzyszenie Rowerowy Białystok w piśmie do Wójta Gminy Białowieża sprzeciwia się inwestycji, poza kwestiami przyrodniczymi zwracając uwagę na aspekt atrakcyjności turystycznej. „W naszej opinii budowa infrastruktury rowerowej pod kątem rozwoju turystycznego nie może oznaczać dewastacji środowiska. […] Wątpliwe są również komfort i przyjemność z jazdy rowerem wzdłuż drogi wojewódzkiej. Znacznie wartościowsze jest przemieszczanie się leśnymi drogami, bliżej natury". Wymieniony przez rowerową organizację wariant inwestycji miałyby jeszcze inny istotny walor – wspierałyby także rozwój gospodarczy i turystyczny trzech puszczańskich miejscowości. Budy, Teremiski i Pogorzelce zyskałby możliwość obsługi ruchu rowerowego. Takiej możliwości nie daje budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej.

Brak alternatyw spowodowany jest faktem, że inwestorem ścieżki rowerowej jest Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, który zarządza jedynie drogami, a nie ma możliwości budowania na innych terenach. Nie jest to jednak powód, by decydować się na wariant, który dewastuje cenną przyrodę Puszczy Białowieskiej, czyli przyrodniczy Obiekt z Listy Światowego Dziedzictwa UNESCO, dla którego region odwiedzają rzesze turystów nie tylko z Polski. „Ani na poziomie regionalnym, ani globalnie nie stać nas na niszczenie tak cennych przyrodniczo obszarów, które pełnią szalenie istotne funkcje na rzecz ludzi, niwelując chociażby skutki zmian klimatu. Ścieżki rowerowe, jeśli powstają przy tak ogromnej ingerencji w bezcenną przyrodę, nie mają nic wspólnego z myśleniem ekologicznym i muszą być poddawane ocenie oddziaływania na środowisko tak samo, jak każda inna inwestycja" – podsumowuje Radosław Ślusarczyk z Pracowni na rzecz Wszystkich Istot.

Autorstwo i źródło: Pracownia.org.pl
Zdjęcie: Wellox (CC0)
Nadesłano do portalu WolneMedia.net