

Puszcza Białowieska - z asfaltem jej nie po drodze

W Puszczy Białowieskiej ucichły piły. Zniknęły wielkie, sięgające kilku metrów wysokości składnice drzew. Z lasu wywieziono niemal wszystkie, ścięte nielegalnie, puszczańskie olbrzymy - dęby, świerki, graby. Leśnym duktem, zamiast warczącego harwestera, cicho przemykają sarny. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE, choć zatrzymał maszynę dewastacji na poziomie 180000 m³ wyciętych drzew, bynajmniej nie zakończył dzieła zniszczenia. Puszcza Białowieska nie jest bezpieczna - znów znalazła się na celowniku leśników.

Jak nie piłą, to asfaltem. Tak w skrócie można podsumować wizję zarządzania przez Lasy Państwowe najlepiej zachowanym niżowym lasem w Europie, wpisanym w całości na Listę Światowego Dziedzictwa Ludzkości UNESCO, będącym obszarem Natura 2000. Według tej wizji w Puszczy nie tylko nie ma miejsca na naturalne procesy przyrodnicze, ale trzeba ją „wzbogacić” o asfaltową autostradą¹. I tak jak w przypadku wcinki Puszczy leśnicy zasłaniaли się walką z kornikiem, tak leśna „droga klasy S”² budowana jest pod pretekstem rozwijania potencjału turystycznego Puszczy. Wszystko staje się oczywiste, kiedy przyjrzymy się inicjatorom tego przedsięwzięcia. O wydanie decyzji środowiskowej w 2015 r. wnioskował nadleśniczy nadleśnictwa Białowieża Dariusz Skirko. To on prowadził nadzór nad gospodarką leśną w Nadleśnictwie Białowieża podczas masowej wycinki Puszczy, ocenionej później przez Trybunał Sprawiedliwości jako nielegalnej i wyrządzającej szkody puszczańskiemu przyrodzie. Decyzję o finansowaniu przebudowy Drogi Narewckowskiej podpisał ówczesny Dyrektor Generalny Lasów Państwowych Konrad Tomaszewski, bliski współpracownik Jana Szyszki. To ten sam człowiek, który wydając wbrew swoim uprawnieniom decyzję nr 51³, zezwolił na wycinkę chronionych na mocy moratorium i zobowiązań wobec UNESCO ponadstuletnich drzew. Wobec kolejnego zamachu na Puszcę, Pracownia na rzecz Wszystkich Istot znów musiała stanąć w jej obronie. Oto kulisy tej interwencji.

Z leśnikami nie po drodze

Droga Narewowska to zwykła, gruntowa, leśna droga. Biegnie jednak w miejscu niezwykłym - w sercu Puszczy, na granicy i w bliskim sąsiedztwie Białowieskiego Parku Narodowego, przecina także rezerwat przyrody „Lasy Naturalne Puszczy Białowieskiej”. Droga służy turystom do dotarcia do wyjątkowych atrakcji parku narodowego - np. do Kosego Mostu. Z uwagi na stan nawierzchni w 2015 r. Lasy Państwowe postanowiły ją wyremontować, a że pieniędzy mają pod dostatkiem⁴, inwestycja została zaplanowana z rozmachem. Całość robót na 15 km odcinku drogi leśnej ma kosztować ok. 13 mln złotych. Część prac już zrealizowano. Leśnicy poszerzyli jezdnię, nielegalnie wycinając w tym celu ok. 150 drzew. Zbudowano także wielki system odwodnienia drogi. Nawierzchnię pokryto dwoma warstwami kruszywa. Od 1 lipca miało rozpocząć się asfaltowanie drogi Narewckowskiej. Dzięki interwencji Pracowni na rzecz Wszystkich Istot, udało się wstrzymać kolejną dewastację Puszczy.

Droga na skrót

Droga Narewowska, pomimo że jest to wewnętrzna droga zakładowa Lasów Państwowych, została udostępniona do ruchu publicznego w 2001 r. bez żadnej oceny wpływu tego działania na przyrodę Puszczy. Dotychczasowy typ nawierzchni i jej stan wymuszał znaczące ograniczenie prędkości do 40-50 km/h, co powodowało, że droga była unikana przez większość kierowców. Zgodnie z deklaracją rzecznika prasowego leśników - dotychczasowy ruch na tej drodze to ok. 300 samochodów na dobę. I tylko z powodu niewielkiego obłożenia była ona akceptowalna z punktu widzenia ochrony przyrody. Wraz z zastąpieniem nawierzchni gruntowej nawierzchnią utwardzoną

należy spodziewać się zarówno znaczącego wzrostu natężenia ruchu samochodowego, jak i wzrostu średniej prędkości pojazdów. Problem w tym, że raport środowiskowy autorstwa Biura Urządzania Lasu i Geodezji Leśnej czyta się jak kiepski *science fiction*. Według leśników, prognozowane natężenie ruchu po zwiększeniu parametrów techniczno-użytkowych tej drogi wyniesie... 46 pojazdów na dobę, czyli 6 razy mniej niż przed modernizacją. Leśnicy święcie wierzą także, że po nowej nawierzchni samochody będą się poruszać z prędkością.... 30 km/h, czyli mniejszej niż wymuszały na kierowcach dziury w szutrowej jezdni.

Asfalt kontra przyroda

Fragmentacja środowiska to obecnie największe zagrożenie dla przyrody na świecie. Znaczący udział w tym procesie ma rozwój infrastruktury komunikacyjnej w postaci dróg i linii kolejowych⁵. Drogi, które przenikają do naturalnych lasów i dzikich obszarów są kompletną katastrofą ekologiczną na całym świecie, i Puszcza nie będzie tutaj wyjątkiem. Raz wyasfaltowana, będzie oddziaływać negatywnie na środowisko przyrodnicze przez następne dziesięciolecia. Gra toczy się o wielką stawkę - ostoję gatunków budujących ogromną bioróżnorodność tego obszaru: gatunki reliktowe, duże drapieżniki, rzadkie i zagrożone wyginięciem gatunki ptaków. To właśnie z terenu Puszczy Białowieskiej pochodzą badania, które wskazują, że wilki unikają dróg - podczas dnia nie wykorzystują terenów w odległości do 2 km od głównych dróg oraz do 1 km od dróg lokalnych. W efekcie przebudowy Drogi Narewskiej, po zwiększeniu jej parametrów techniczno-użytkowych, prawie 8% obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” przestanie być przydatna dla wilka. Bufor negatywnego wpływu przedsięwzięcia obejmie ponadto 5% powierzchni Białowieskiego Parku Narodowego. Nie inaczej będzie z ptakami, które stanowią aż 54% wszystkich przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska”. Spośród cennych gatunków gniazdujących w Puszczy Białowieskiej, dostępne badania wykazują, że dzięcioł trójpalczasty i dzięcioł biało-grzbiety unikają rejonów przylegających do dróg. Eksperci przewidują także znaczne obniżenie wartości siedlisk dla np. muchołówki białoszyjej i muchołówki małej, dwóch gatunków będących priorytetowymi przedmiotami ochrony, dla których komunikacja wokalna jest bardzo istotnym elementem biologii.



Wyremontowania Droga Narewkańska tuż przy granicy Białowieskiego Parku Narodowego. Od 1 lipca miało się rozpocząć jej asfaltowanie, prace jednak wstrzymano. Fot. Nuria Selva

Bazując już tylko na powyższej ocenie, nie ulega wątpliwości, że zwiększenie parametrów techniczno-użytkowych Drogi Narewskiej przez jej wyasfaltowanie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przyrodę Puszczy. To jednak tylko wierzchołek góry lodowej: drogi zwiększają ryzyko pożarów, wpływają na rozprzestrzenianie się gatunków inwazyjnych, powodują masową śmiertelność gadów i płazów, a nawet wzmacniają zmiany klimatyczne. W dokumentach inwestora próżno szukać takich analiz. Co zaskakujące, pomimo że natężenie ruchu i jego prędkość to dwa najważniejsze czynniki wpływające na liczbę kolizji na drogach, Raport pomija ten kluczowy dla oceny funkcjonowania drogi aspekt. Leśnicy przemilczeli, że droga będzie generować kolizje z dzikimi zwierzętami, z których większość podlega przecież ochronie prawnej. Zapewne nie bez przyczyny. Badania w Biebrzańskim Parku Narodowym na Drodze Carskiej⁶ pokazały, że po poprawie nawierzchni natężenie ruchu zwiększyło się o blisko 50% z jednoczesnym wzrostem średniej prędkości pojazdów, co przełożyło się na około 400% wzrost śmiertelności zwierząt, w tym ptaków. Pracownikom tego parku pozostało już tylko apelować o ściągnięcie nogi z gazu. Czy naprawdę chcemy popełnić te same błędy w Puszczy, która jest symbolem ochrony polskiej przyrody?

Droga do uratowania Puszczy

W orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości podkreśla się, że ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko powinna być realizowana w taki sposób, który w oparciu o **wiedzę naukową** pozwala wykluczyć wszelkie rozsądnie nasuwające się wątpliwości co do negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na chronione siedliska przyrodnicze lub chronione gatunki. Raport środowiskowy leśników jest dokumentem nierzetelnym i nie dawał żadnych podstaw do wydania zgody na modernizację Drogi Narewskiej. Z tego powodu Pracownia na rzecz Wszystkich Istot zawioskowała o stwierdzenie nieważności decyzji środowiskowych oraz ich zmian zezwalających na prace budowlane w sezonie lęgowym ptaków do sądu administracyjnego. Dzięki tej interwencji udało się zatrzymać asfaltowanie podczas lęgów ptaków. Kolejnym sukcesem jest interwencja Komisji Europejskiej, która w rekordowym tempie od złożenia skargi przez Pracownię na rzecz Wszystkich Istot, zażądała wstrzymania asfaltowania tej drogi. O zatrzymanie asfaltu zaapelowało do ministra środowiska także 20 naukowców z czołowych instytutów naukowych i badawczych. Inwestycję ocenili mocno i jednoznacznie – „Wyasfaltowanie drogi Narewskiej to karygodne lekceważenie wymogów ochrony przyrody i prawa środowiskowego”. Nie mniej istotny był głos społeczeństwa. Pod petycją „Nie dla asfaltowania Puszczy” podpisało się prawie 20 tysięcy osób. Protest poparła też część lokalnych mieszkańców. Nacisk opinii publicznej, ciężar dowodów naukowych i konsekwencje prawne zmusiły ministra środowiska do wycofania sprzętu budowlanego z Drogi Narewskiej.

Droga donikąd

Asfaltowa droga to podobno ukłon leśników w stronę turystów. Ale czy na pewno? Wzrost natężenia ruchu i prędkości pojazdów to ogromne zagrożenie dla pieszych i poruszających się na rowerach turystów, często rodzin z małymi dziećmi. Zmotoryzowani turyści też nie będą bezpieczni. Wzrośnie ryzyko kolizji z dzikimi zwierzętami – te z dużymi ssakami tj. jeleni czy łosi mogą być śmiertelne w skutkach. Warto zadać także pytanie co przyciąga turystów do Puszczy? Asfalt i las posadzony w rzędkę, czy dzika przyroda i możliwość bezpośredniego z nią obcowania? To raczej pytanie retoryczne. Niszczenie przyrody, czy to przez wycinkę czy asfaltowanie dróg leśnych, jest równoznaczne z podcinaniem ważnej gałęzi dochodowej, jaką dla miejscowej ludności jest turystyka. W XXI w. dla Lasów Państwowych, jako zarządcy jednego z najcenniejszych ekosystemów na świecie, powinno być oczywiste, że droga powinna być przygotowana w taki sposób, by w jak najmniejszym stopniu szkodzić przyrodzie. Skoro nie jest, najwyższa pora zmienić gospodarza Puszczy Białowieskiej. Jediną możliwością ochrony unikatowej przyrody i stabilnego rozwoju społeczno-gospodarczego regionu jest objęcie całej Puszczy Białowieskiej parkiem narodowym. Dlaczego to

takie trudne? Lasy Państwowe zrobią wszystko, by utrzymać swoją wiodącą rolę w regionie. Remont Drogi Narewskiej to prezent za lojalność lokalnego samorządu, który od zawsze domagał się eksploatacji Puszczy – wycinki starodrzewi czy usuwania z lasu i spieniężania martwego drewna. Przy rocznym budżecie gminy Białowieża wynoszącym 9 mln złotych, przekazanie 12 mln złotych na remont drogi może robić wrażenie. Problem w tym, że z dokumentacji leśników wynika, że to inwestycja o marginalnym znaczeniu komunikacyjnym (przypomnijmy – 46 samochodów na dobę, podczas gdy w 2016 r. Białowiecki Park Narodowy odwiedziło 160 tysięcy turystów), w żadnych dokumentach strategicznych puszczańskich gmin nie ma także słowa o jej znaczeniu dla rozwoju turystyki. Co więcej, środki na jej remont pochodzą z Funduszu Leśnego, czyli m.in. z wycinki najcenniejszych drzewostanów w Polsce: Puszczy Białowieckiej, Puszczy Karpackiej, Puszczy Bukowej. Dodajmy także, że zgodnie z raportem NIK⁷, w 2015 r. leśnicy przeznaczyci jedynie 13% swojego budżetu na działania związane z gospodarką leśną, resztę wydając na swoje wysokie wynagrodzenia i inwestycje. Tylko w 2018 r. Lasy Państwowe przekażą samorządom w sumie ponad 43 mln złotych na realizację 58 projektów drogowych. Kosztem i na koszt naszej przyrody.

Sylwia Szczutkowska

Przypisy:

1. Wbrew temu, co sugerują Lasy Państwowe, droga będzie asfaltowa. Świadczy o tym dokumentacja techniczna inwestycji.
2. Cytat z wypowiedzi nadleśniczego Nadleśnictwa Browsk na spotkaniu w czerwcu w Hajnówce.
3. bip.lasy.gov.pl/pl/bip/uregulowania_wewnetrzne
4. Leśnictwo 2017, Główny Urząd Statystyczny
5. Więcej na portalu Stowarzyszenia o ochronie korytarzy ekologicznych korytarze.pl oraz stronie Roadless Initiative roadless.online.
6. Hermaniuk A., Oldakowski L. 2016. *Śmiertelność zwierząt kręgowych na Carskiej Drodze w Biebrzańskim Parku Narodowym*. *Chrońmy Przyrodę Ojczyznę*. 72, 1: 42-48.
7. nik.gov.pl/aktualnosci/nik-o-lasach-panstwowych.html