

# Ścinka/Ścieżka rowerowa w Puszczy Białowieskiej

Jak bumerang co kilka lat wraca sprawa ścieżki rowerowej z Białowieży do Hajnówki wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 689. Mogłoby się wydawać, że to ciekawa inwestycja, wspierająca rozwój nieinwazyjnej turystyki i lokalnej gospodarki opartej w dużej mierze na odwiedzających Puszcę Białowieską gościach. Ręce same składają się do oklasków. Przed przykłaśnięciem lepiej jednak przyjrzeć się sprawie bliżej, a w ręce wziąć choćby kartę informacyjną przedsięwzięcia, którego pomysłodawcami są Gmina Białowieża i Powiat Hajnówka.

## Puszczańskie Olbrzymy

W piśmie Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich z dnia 20.05.2020 r. (WPiRI.400.1.4.2018) można przeczytać, że powstanie ścieżki wiązałoby się z wycinką 4400 drzew, z czego prawie 2000 w jednym z najstarszych polskich obszarów chronionych – Rezerwacie Krajobrazowym im. Władysława Szafera, założonym w 1921 r. Co więcej, spośród tych 4400 drzew pod topór poszłoby 200 drzew o wymiarach pomnikowych (ponad 200 cm obwodu, a jedno nawet o obwodzie ponad 400 cm).



Te Puszczańskie Olbrzymy miałyby zostać wycięte pod ścieżkę rowerową. Fot. Adam Wajrak

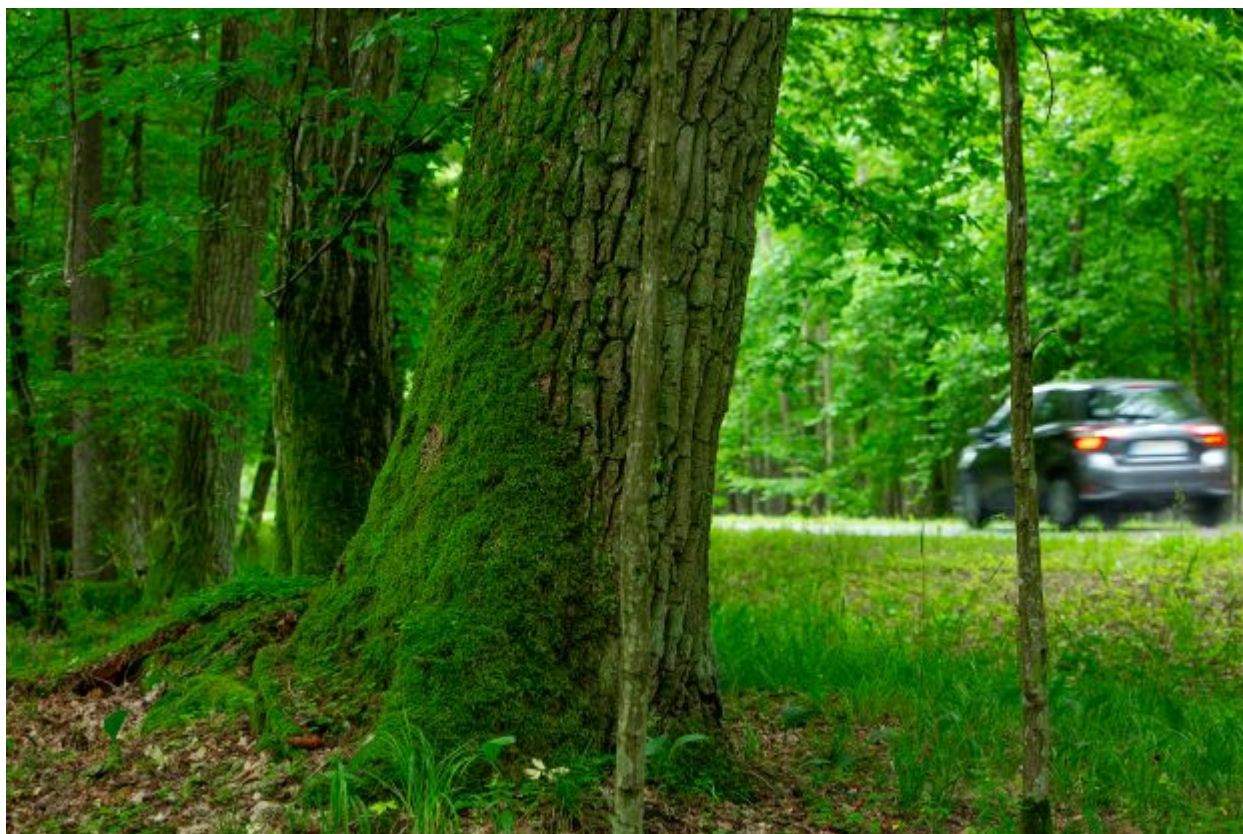
W tym kontekście sformułowany na stronie firmy projektanta cel podstawowy inwestycji brzmi paradoksalnie: „zwiększenie walorów turystycznych tego wyjątkowego regionu. Potencjał Puszczy Białowieskiej”. Dlatego w dokumencie analizującym projekt Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot nie miało wątpliwości: „Projekt jest 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”.

Biorąc pod uwagę wspomniane strefy ochrony UNESCO, tak zaplanowana realizacja budowy ścieżki rowerowej na Obszarze Światowego Dziedzictwa wymaga uzgodnień z UNESCO i należałoby się spodziewać, że ich akceptacja przy takiej ingerencji w ekosystem jest mało prawdopodobna.

Wycinka drzew wzdłuż drogi to także niebezpieczeństwo dla ruchu samochodowego i rowerowego. Poszerzenie luki w relatywnie zwartym piętrze koron może dodatkowo spowodować zwiększenie zagrożenia wiatrowałami (przewróconymi drzewami), ze względu na przerwanie ciągłości koron drzew i ekspozycję na wiatr nad poszerzoną drogą.

Usuwanie cennego drzewostanu to jednak nie jedyny istotny problem przyrodniczy tej inwestycji. Poważne wątpliwości budzi także kwestia rowu, który miałby oddzielać ścieżkę rowerową od szosy. Jak opiniuje Instytut Badań Ssaków PAN w Białowieży, budowa rowu odwadniającego poza ingerencją w drzewostan „będzie dodatkowo spełniała rolę drenującą i odwadniającą, co przy obserwowanych w ostatnich latach suszach, pogłębi efekt przesuszenia siedlisk i przyspieszy odprowadzanie wody ze zbiorowisk leśnych”. W dalszej części IBS PAN zauważa, że odprowadzanie wody z drogi Białowieża-Hajnówka nigdy nie było problemem nawet przy gwałtownych i obfitych opadach.



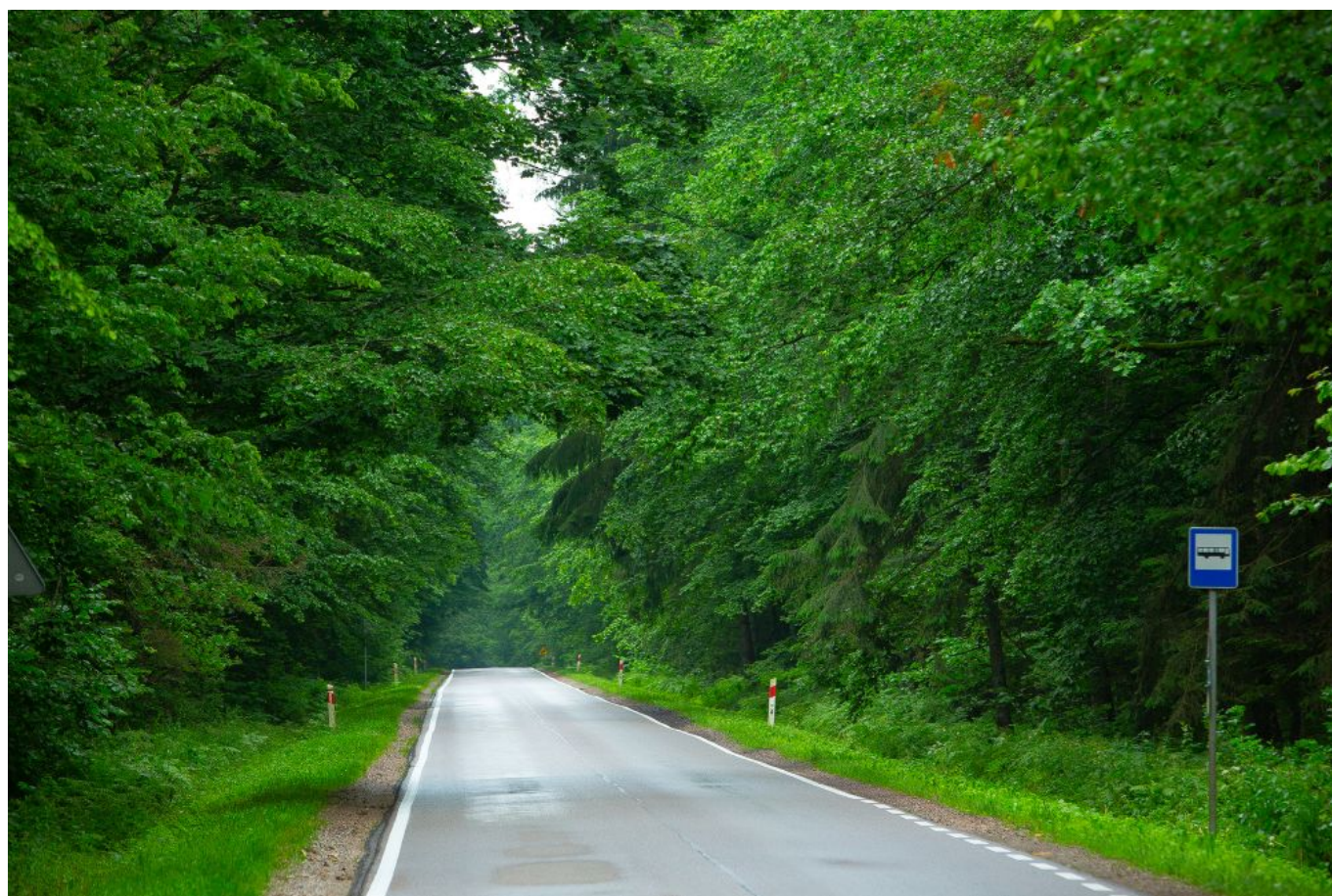
Droga rowerowa – tak, ale bez wycinki rezerwatu. Fot. Adam Wajrak

Rów odwadniający oraz planowane bariery wzdłuż drogi rowerowej stanowiłyby także ogromne utrudnienie dla migracji zwierząt. Każda inwestycja infrastrukturalna w Puszczy Białowieskiej wymaga uwzględnienia wymogów ochrony przyrody tego miejsca. W omawianym tu projekcie

całkowicie je pominięto. Realizacja projektu – przez fizyczne zniszczenie i fragmentację siedlisk cennych i rzadkich w skali kraju i Europy gatunków, oddziaływałyby zdecydowanie negatywnie na środowisko. Tego oddziaływania nie można by było zminimalizować (uwarunkowania techniczne) ani skompensować (nie ma możliwości odtworzenia takich siedlisk w innym miejscu w Puszczy Białowieskiej).

## **Mnożenie bytów bez potrzeby**

Do konsultacji społecznych przedstawiono tylko jeden wariant realizacji inwestycji. Oznacza to, że nie przeprowadzono żadnej analizy wariantowej osiągnięcia zakładanego celu – rozwoju turystycznego regionu i wzrostu bezpieczeństwa rowerzystów na trasie Hajnówka-Białowieża. Celem takiej analizy jest wybór do dalszych prac projektowych nie wariantu forsowanego przez inwestora, ale takich wariantów lokalizacyjnych i technologicznych przedsięwzięcia, które w oparciu o analizy wielokryteriowe są najbardziej optymalne. W takiej analizie, oprócz wariantu preferowanego przez inwestora, uwzględnia się także racjonalny wariant alternatywny oraz wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Przedstawienie zainteresowanej społeczności na etapie przedproceduralnym jedynie jednego, ściśle zdefiniowanego technologicznie i lokalizacyjnie przedsięwzięcia powoduje, że rozważania wariantów inwestycji na etapie procedury oceny oddziaływania na środowisko (OOS) będą fikcyjne, co jest poważnym naruszeniem ustawy OOS. Warto zaznaczyć, że w takiej analizie kryterium ekonomiczne nie jest kryterium mogącym przesądzić o wyborze wariantu zaproponowanego przez inwestora.



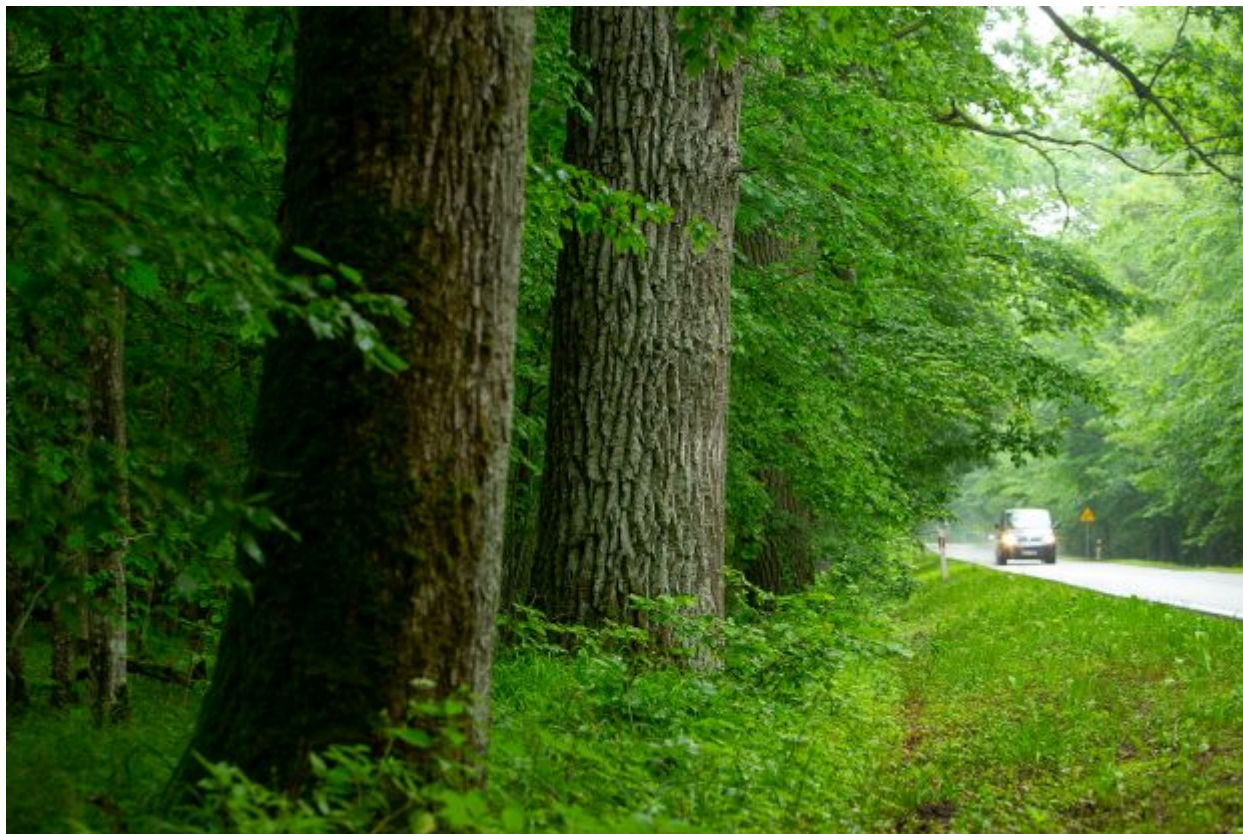
Droga wojewódzka Nr 689 wzdłuż której miałyby powstać ścieżka rowerowa, drastycznie ingerująca w ekosystem Puszczy Białowieskiej. Fot. Adam Wajrak

Przyjrzyjmy się zatem potrzebom samych rowerzystek i rowerzystów. Podlaski Zarząd Dróg

Wojewódzkich w 2015 r. przeprowadził badania ruchu rowerowego wzdłuż planowanej ścieżki rowerowej. Jakie były wyniki? Średni dobowy ruch w skali roku to 21 rowerów dziennie, z tym że w sezonie to skala od 26 rowerów (w dzień roboczy) do 189 (dzień weekendowy). Wiosną liczba ta spada do 7, a zimą nawet do 2. Wskazuje to ewidentnie, że ruch ten stanowią przede wszystkim turyści. Jakie jest więc ich zdanie o planowanym przedsięwzięciu? 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. Nie rozumiemy, dlaczego modernizacja (poprawa oznakowania i nawierzchni) istniejącego szlaku rowerowego Green Velo lub budowa drogi dla rowerów równoległe do torów między Białowieżą a Hajnówką nie miałyby być wystarczająca?”. Wymienione przez rowerową organizację warianty miałyby jeszcze inny istotny walor – wspierałyby także rozwój gospodarczy i turystyczny trzech puszczańskich miejscowości. Budy, Teremiski i Pogorzelce zyskałyby możliwość obsługi ruchu rowerowego. Takiej możliwości nie daje budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej.

Racjonalnym rozwiązaniem byłaby też przebudowa drogi wojewódzkiej i zlokalizowanie drogi rowerowej w obrębie obecnego pasa jezdni oraz zredukowania jezdni drogi do jednego pasa wraz z budową mijanek dla samochodów. Takie rozwiązania są z powodzeniem stosowane w miejscach przyrodniczo cennych w Europie Zachodniej. Wariant ten poprawiłby bezpieczeństwo na drodze, gdyż wymusza redukcję prędkości poruszania się pojazdów. Byłby także bezpieczny dla rowerzystów z uwagi na wydzielenie dla nich osobnego pasa. Wariant ten byłby dodatkowo korzystny dla przyrody Puszczy Białowieskiej, ponieważ zminimalizowałby poziom śmiertelności zwierząt na jezdni.

Pracownia na rzecz Wszystkich Istot jest stroną w procesie wydania decyzji środowiskowej tej ścieżki rowerowej. Uczestniczyła w konsultacjach społecznych. W pismach do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, jak i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, a także Gminy Białowieża, Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz firmy projektującej wyrażała swój negatywny stosunek do budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej, wskazując na kwestię zniszczenia jednego z najstarszych polskich rezerwatów oraz zaprzeczania zrównoważonemu rozwojowi turystyki tego regionu.



W miejscu tych drzew miałyby zostać poprowadzona droga rowerowa. Fot. Adam Wajrak

## **Finał?**

Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska wzięła pod uwagę argumenty przedstawiane przez przyrodników i 25 maja 2021 r. odmówiła uzgodnienia budowy tej ścieżki rowerowej ze względu na zbyt dużą ingerencję w obszar chroniony oraz brak alternatywnych wariantów. Decyzja GDOŚ to głos rozsądku, który należy docenić. Wójt Białowieży nie ma teraz innej możliwości, jak odmówić wydania decyzji środowiskowej.

Warto przyglądać się podobnym pomysłom i weryfikować je dogłębnie. Pod pozorem ekologicznych rozwiązań, wspierających rozwój gmin, mogą kryć się bowiem inwestycje dewastujące przyrodę i służące celom sprzecznym z potrzebami lokalnych społeczności.

Alan Weiss