

Sekretariat apelu:
Stowarzyszenie Pracownia
na rzecz Wszystkich Istot
ul. Jasna 17, 43-360 Bystra

Bystra, 4 czerwca 2018 r.

Sz. P. Henryk Kowalczyk
Minister Środowiska
ul. Wawelska 52/54
00-922 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

nie mogąc przejść obojętnie obok kolejnej szkodliwej ingerencji Lasów Państwowych w przyrodę Puszczy zwracamy się do Pana z prośbą o pilną interwencję w związku z planem asfaltowania tzw. Drogi Narewskiej, przecinającej cenne fragmenty tego unikalnego w świecie kompleksu leśnego.

Inwestorem przedsięwzięcia są Lasy Państwowe, które przeznaczyły na ten cel ponad 12 mln zł z Funduszu Leśnego. Przebudowa Drogi Narewskiej dotyczy jezdni biegnącej na terenie Nadleśnictwa Białowieża i Browsk, w obszarze Natura 2000 Puszcza Białowieska i w bezpośredniej bliskości rezerwatów przyrody oraz wzdłuż granicy z Białowieskim PN. Do tej pory była to droga leśna udostępniona dla ruchu, o parametrach technicznych odpowiednich dla potrzeb ruchu turystycznego i lokalnej komunikacji. Planowana obecnie przebudowa drogi zakłada wykonanie nawierzchni bitumicznej (asfaltowej). Roboty budowlane mają się rozpocząć już 1 lipca 2018 r.

Nie znajdujemy żadnego racjonalnego i ekonomicznego uzasadnienia dla asfaltowania drogi o marginalnym znaczeniu dla transportu publicznego. Dostrzegamy natomiast ogromne i nie dające się zminimalizować zagrożenia dla przyrody Puszczy.

Przebudowa Drogi Narewskiej spowoduje zwiększenie jej parametrów techniczno-ruchowych, co w efekcie doprowadzi do istotnego wzrostu natężenia ruchu i prędkości poruszania się pojazdów. Wzrost natężenia ruchu i prędkości spowoduje znaczący wzrost ryzyka kolizji/wypadków z udziałem zwierząt – od żubra począwszy, kończąc na płazach, gadach i chronionych bezkręgowcach. Znacząco wzrośnie zatem zagrożenie dla populacji chronionych gatunków ale także uczestników ruchu, gdyż droga przecina stałe szlaki migracji dużych ssaków kopytnych, w tym gatunków szczególnie niebezpiecznych na drogach – łośia i dzika. Większość notowanych w Polsce wypadków z udziałem wilka obserwowanych jest na lokalnych drogach asfaltowych przecinających kompleksy leśne – Droga Narewska po planowanej przebudowie dołączy do dróg szczególnie niebezpiecznych dla dużych drapieżników. Obecna nawierzchnia drogi wykonana jest z kruszywa, która zapewnia zwierzętom bezpieczne warunki do postrzegania i unikania zagrożeń. Zapewnia to stosunkowo niska prędkość pojazdów oraz hałas i wibracje towarzyszące przejazdom. Zmiana nawierzchni i wzrost prędkości pojazdów spowodują, że zwierzęta nie będą w stanie podejmować bezpiecznej ucieczki przed pojazdami, co będzie miało szczególnie fatalne skutki w okresach wzmożonej aktywności turystycznej, przy gwałtownych wzrostach natężenia ruchu pojazdów.

W kontekście środowiskowym, przebudowa drogi spowoduje szczególne istotne skutki dla chronionych gatunków zwierząt (żubr, ryś, wilk) – gdzie śmiertelność nawet pojedynczych osobników może wpływać na stabilność lokalnych populacji. Nawierzchnia asfaltowa spowoduje

powstanie bariery ekologicznej dla zwierząt o ograniczonej mobilności – płazy, gady i naziemne bezkręgowce. Badania z kilku krajów europejskich wskazują, że wiele leśnych gatunków małych zwierząt unika przekraczania podobnych dróg, co powoduje fragmentację ich siedlisk i przerywanie szlaków migracji. W przypadku najwolniej poruszających się płazów (ropuchy, kumaki, traszki) drogi o natężeniu ruchu ca. 500 poj/dobę mogą powodować śmiertelność na poziomie aż 50% liczebności lokalnych populacji. Droga Narewowska w okresie letnich migracji ropuchy (połowa czerwca/lipca) z pewnością osiągnie wyższą wartość natężenia ruchu – stając się, w szczycie ruchu turystycznego, spektakularnym miejscem masowej śmiertelności migrujących płazów. Dodatkowo, w okresie letnim, droga będzie przyciągać gady, które na asfaltowej nawierzchni znajdą dogodne warunki do wygrzewania – co w efekcie spowoduje wysoką śmiertelność zaskrońca, padalca i jaszczurki zwinki – w wyniku kolizji z pojazdami. Budowa asfaltowej nawierzchni drogi to konieczność budowy bardziej wydajnego systemu odwodnienia, co obejmuje w szczególności zwiększenie przekrojów rowów. Pogłębienie i poszerzenie rowów powoduje powstanie dodatkowych barier utrudniających przemieszczanie małych zwierząt, w szczególności płazów w trakcie sezonowych migracji.

Wzrost natężenia ruchu spowoduje także degradację jakościową siedlisk awifauny, w których najcenniejsze gatunki stanowią przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Białowieska. np. w odległości zaledwie kilkuset metrów od drogi zlokalizowane są 2 strefy ochronne orlika krzykliwego. Zasięg negatywnego oddziaływania hałasu drogowego na gatunki antropofobowe może wynosić nawet do 2 km.

Droga Narewowska posiada obecnie nawierzchnię i parametry, które są akceptowalnym kompromisem pomiędzy wymogami ochrony przyrody, bezpieczeństwa ruchu i potrzebami komunikacyjnymi. Ze względu na przebieg drogi, zwiększanie jej parametrów techniczno-ruchowych nie powinno mieć miejsca, gdyż zagrożenia środowiskowe zdecydowanie przewyższają możliwe do osiągnięcia korzyści gospodarczo-ekonomiczne. Należy także wyraźnie podkreślić, że polskie przepisy obligują zarządców dróg do zapewnienia warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przebudowa Drogi Narewowskiej spowoduje znaczący wzrost ryzyka kolizji/wypadków z udziałem dużych zwierząt – należy zatem postawić pytanie, czy Lasy Państwowe są gotowe pod względem organizacyjnym i finansowym na wdrożenie kosztownych działań minimalizujących liczbę zdarzeń z udziałem zwierząt oraz na zaspokajanie ew. roszczeń finansowych ofiar wypadków? Tych drugich w ostatnich latach znacznie przybywa w stosunku do różnych zarządców dróg i nadal będzie przybywać w miarę wzrostu świadomości społeczeństwa. Wg opracowań IBDiM (2016) aktualny koszt kolizji drogowej szacowany jest na 40,5 tys zł a wypadku drogowego na 1,02 mln zł – z uwzględnieniem pełnych kosztów ekonomicznych i społecznych.

Zarządzający drogą wewnętrzną ma obowiązek zapewnić bezpieczeństwo dla poruszających się po niej pojazdów i ludzi, co wynika z art. 8 Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i art. 10 ust. 7 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Zapisy prawa ogólnego zostały implementowane do stosowania w ALP poprzez Zarządzenie nr 16 Generalnego Dyrektora Lasów Państwowych z dn. 19 marca 2014 r. w sprawie dopuszczenia do wykorzystania w jednostkach organizacyjnych Lasów Państwowych „Wytycznych prowadzenia robót drogowych w lasach”.

Zwracamy ponadto uwagę na fakt, że dla inwestycji nie przeprowadzono właściwej oceny oddziaływania na środowisko: Raport nie określa wpływu inwestycji na gatunki zwierząt, pomija szereg kluczowych oddziaływań inwestycji, sztucznie zawęża zasięg zdiagnozowanych oddziaływań, nie przeprowadza rzetelnej analizy wariantowej przedsięwzięcia. Ponadto na wniosek

Nadleśnictwa Białowieża, Wójt gminy Białowieża zgodził się na prowadzenie prac budowlanych w szczycie sezonu lęgowego ptaków, choć wcześniej brak prac w okresie lęgowym uznano za główne działanie minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na przyrodę Puszczy. Z uwagi na rażące błędy 30 maja br. Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot złożyło wnioski o stwierdzenie nieważności decyzji środowiskowej dla tego przedsięwzięcia.

Stoimy na stanowisku, iż dla osiągnięcia celu inwestycji jakim jest wzrost komfortu jazdy oraz zwiększenie dostępności turystycznej Puszczy wystarczy remont istniejącej nawierzchni z kruszywa. Prace te już wykonano. Wyasfaltowanie drogi Narewskiej uważamy za karygodne lekceważenie wymogów ochrony przyrody i prawa środowiskowego. Liczymy na Pana pilną i zdecydowaną reakcję.

Z wyrazami szacunku
w imieniu sygnatariuszy apelu
Radosław Ślusarczyk

PRÉZES PNRWI

Radosław Ślusarczyk
Radosław Ślusarczyk

Sygnatariusze listu:

- dr inż. Lech Buchholz, Polskie Towarzystwo Entomologiczne - Komisja Ochrony Owadów
- dr hab. Przemysław Chylarecki, Muzeum i Instytut Zoologii Polskiej Akademii Nauk
- prof. dr hab. Beata Gabryś, Wydział Nauk Biologicznych Uniwersytetu Zielonogórskiego
- prof. dr hab. Grzegorz Gabryś, Wydział Nauk Biologicznych Uniwersytetu Zielonogórskiego
- prof. dr hab. Jerzy M. Gutowski, Zakład Lasów Naturalnych Instytutu Badawczego Leśnictwa
- dr hab. Bogdan Jaroszewicz, Białowieża Stacja Geobotaniczna, Wydział Biologii Uniwersytetu Warszawskiego
- dr Anna Kujawa, Instytut Środowiska Rolniczego i Leśnego Polskiej Akademii Nauk
- dr hab. Krzysztof Kujawa, Instytut Środowiska Rolniczego i Leśnego Polskiej Akademii Nauk
- prof. dr hab. Małgorzata Latałowa, Wydział Biologii Uniwersytetu Gdańskiego
- dr Grzegorz Mikusiński, Swedish University of Agricultural Sciences
- dr inż. Robert Mysłajek, Wydział Biologii Uniwersytetu Warszawskiego
- dr hab. Anna Orczewska, Katedra Ekologii Uniwersytetu Śląskiego
- prof. dr hab. Joanna Pijanowska, Wydział Biologii Uniwersytetu Warszawskiego
- dr hab. Nuria Selva, Instytut Ochrony Przyrody Polskiej Akademii Nauk
- dr hab. Krzysztof Schmidt, Instytut Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk
- prof. dr hab. Piotr Skubała, Wydział Biologii i Ochrony Środowiska Uniwersytetu Śląskiego
- dr hab. Wiesław Walankiewicz, Instytut Biologii Uniwersytetu Przyrodniczo-Humanistycznego w Siedlcach
- prof. dr hab. Tomasz Wesołowski, Wydział Nauk Biologicznych Uniwersytetu Wrocławskiego
- dr Marcelina Zimny, Wydział Biologii Uniwersytetu Gdańskiego
- dr Michał Żmihorski, Instytut Ochrony Przyrody Polskiej Akademii Nauk
- Robert Cyglicki, Greenpeace Polska
- Dawid Kaźmierczak, Fundacja Dzika Polska
- Jacek Engel, Fundacja Greenmind
- dr hab. Sabina Nowak, Stowarzyszenie dla Natury Wilk
- Radosław Ślusarczyk, Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot
- Tobiasz Adamczewski, WWF Polska

