

Uchwała nr 15/2020
Rady Wydziału Biologii Uniwersytetu w Białymstoku
z dnia 2 grudnia 2020 r.

w sprawie stanowiska społeczności akademickiej Wydziału Biologii UwB dotyczącego
przebiegu planowanej drogi ekspresowej S16 przez Biebrzański Park Narodowy

Rada Wydziału Biologii Uniwersytetu w Białymstoku wyraża swoje negatywne stanowisko dotyczące pomysłu i projektu zawartego w Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym drogi ekspresowej S16 na odcinku Ełk–Knyszyn, która we wszystkich trzech zaprezentowanych wariantach ma przecinać Biebrzański Park Narodowy. Według członków Rady Wydziału Biologii UwB droga ta w całości powinna być poprowadzona poza doliną Biebrzy, na zachód od niej. Nasze negatywne stanowisko wobec przebiegu planowanej drogi ekspresowej przez BbPN jest wyrazem troski o zachowanie unikalnych walorów przyrodniczych doliny Biebrzy i bazuje na wiedzy empirycznej, którą dysponujemy dzięki prowadzonym od lat badaniom naukowym na tym obszarze. Ten największy park narodowy w Polsce powstał po to, aby chronić unikalne w skali centralnej Europy ekosystemy mokradeł i jest objęty międzynarodową konwencją Ramsar. Należy podkreślić, że zachowanie prawidłowych (naturalnych) stosunków wodnych jest kluczowe dla zachowania walorów doliny Biebrzy. Tymczasem coraz częściej obserwujemy deficyty wody, które wynikają z braku wód roztopowych i opadów, ale też przeprowadzonych wcześniej melioracji, które odwadniają obrzeża doliny. Rozległe prace ziemne przy budowie drogi krajowej stanowią niebezpieczeństwo trwałego naruszenia, i tak już pogorszonych stosunków wodnych, które są kluczowe dla ekosystemu bagiennego. Ze względu na przebieg planowanego korytarza S16 w ścisłym sąsiedztwie węzła wodnego Modzelówka bardzo mocno utrudniona będzie renaturyzacja starego koryta rzeki Ełk prowadzona przez BbPN i finansowana ze środków UE w ramach projektu LIFE. Może to jeszcze bardziej pogorszyć stosunki wodne w dolinie Biebrzy, co w obliczu postępującej suszy w nieodległej przyszłości będzie skutkować powtarzającymi się katastrofami ekologicznymi w rejonie. Pożar terenów bagiennych wiosną 2020 roku jest przestrogą i dobrym przykładem intensywności i skali takich zagrożeń. Park nie spełni więc swej ustawowej roli, jeśli przetnie go tak uciążliwa inwestycja drogowa.

Liniowy kształt parku sprawia, że jest on bardzo wrażliwy na fragmentację przecinającą go w poprzek. Pomimo dużej powierzchni, rozcięcie doliny Biebrzy pomiędzy dwoma jej basenami znacząco zmniejszy jej efektywną powierzchnię przez fragmentację i nasilenie efektu brzegowego w miejscu przecięcia. Kolejną ważną kwestią jest bezpieczeństwo i ochrona dużych ssaków na tych obszarze. Ikoną Biebrzańskiego Parku Narodowego jest łoś, którego reliktowa i unikalna genetycznie populacja przetrwała na tym obszarze dwie wojny światowe. Osobniki tego gatunku każdego roku, wiosną i jesienią przemieszczają się pomiędzy bagnami i okolicznymi lasami nad Biebrzą. W tych okresach notowany jest wzrost liczby groźnych w skutkach kolizji z tym dużym zwierzęciem. Dlatego też bardzo niepokojący jest brak synergii planowanej S16 z inwestycją liniową PLK PKP na tym samym obszarze. Nawet w przypadku zaprojektowania przejść dla dużych ssaków nad S16, zwierzęta te mogą znaleźć się w pułapce między drogą ekspresową a zmodernizowanymi torami kolejowymi, po których mają jeździć pociągi z prędkością do 160 km/godzinę. W konsekwencji, doprowadzi to do dużej liczby fatalnych w skutkach kolizji komunikacyjnych. Dlatego też ominięcie doliny Biebrzy od zachodu przez planowaną S16 poprawi bezpieczeństwo i zminimalizuje negatywne skutki fragmentacji obszaru, które silnie wpłynęłyby na populacje dużych ssaków w dolinie Biebrzy.

Obniżenie wartości przyrodniczej i krajobrazowej poprzez budowę nowej drogi krajowej z całą jej infrastrukturą negatywnie wpłynie na atrakcyjność obszaru dla kwitnącej w ostatnich latach turystyki przyrodniczej. Dolina Biebrzy jest obszarem sławnym w Europie i jako marka turystyczna jest istotnym źródłem dochodu wielu jej mieszkańców. Już samo nie uwzględnienie wariantów omijających ten obszar w studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowym drogi krajowej nr S16, nie dostrzegając walorów obszaru o sławie międzynarodowej, deprecjonuje tę markę.

Planowana inwestycja stanowić będzie także kumulację wielu negatywnych oddziaływań. Istniejące drogi S65 i S8, a także linia kolejowa Białystok-Ełk już przecinają Dolinę Biebrzy. W ostatnich latach zmodernizowano również tzw. "Carską Szosę", co zwiększyło ruch i prędkość na drodze przecinającej wzdłuż Dolny Basen Biebrzy. Do tego dochodzi szereg mniejszych inwestycji - jak podwyższenie drogi Dolistowo Stare - Jasionowo, które poprzez niewystarczającą liczbę przepustów blokuje przepływ wody w kluczowym obszarze Środkowego Basenu. Ponadto, w niedalekiej przyszłości Biebrzę czekają prace związane z budową kolei Rail Baltica.

Obserwując opisane tu inwestycje, które negatywnie wpływają na przyrodę doliny Biebrzy, z niepokojem patrzymy na kolejną planowaną trwałą zmianę tego obszaru, którą przyniosłaby budowa jeszcze jednej, bardzo dużej inwestycji liniowej, jaką byłaby S16.

Przeniesienie planowanej inwestycji drogowej, jaką jest S16 poza dolinę Biebrzy na zachód pozwoli też uniknąć sytuacji, jaka miała miejsce w przypadku doliny Rospudy, gdy ucierpiał wizerunek Polski na arenie międzynarodowej.

*Przewodniczący
Rady Wydziału Biologii*

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Dr hab. Piotr Zieliński, prof. UwB