

Inwestor:	Województwo Podlaskie ul. Kadynała S. Wyszyńskiego 1, 15-888 Białystok Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok 
Jednostka projektowa:	SAFEGE S.A.S. Parc de l'Île, 15-27 Rue du Port 92022 Nanterre Cedex, Francja SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa 
Nazwa zadania:	Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa
Nazwa opracowania:	RAPORT Z DRUGICH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
Sporządzenie raportu:	mgr inż. Magdalena Kowalczyk inż. Weronika Frączkiewicz

1. Przedmiot inwestycji

1.1. Formalna podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest Umowa na „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”, zawarta pomiędzy Województwem Podlaskim, reprezentowanym przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku (zwanym dalej „Inwestorem”) a Jednostką Projektową – firmą SAFEGE S.A.S., reprezentowaną przez SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce (zwaną dalej „Projektantem”).

1.2. Lokalizacja zadania inwestycyjnego

Inwestycja zlokalizowana będzie na terenie województwa podlaskiego, w obrębie powiatu hajnowskiego, na obszarze gminy Hajnówka i gminy Białowieża. Obejmuje odcinek wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689 od m. Hajnówka przez m. Białowieża, m. Grudki aż do granicy państwa polskiego.

1.3. Przedmiot zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest „Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”.

Łączna długość planowanej do wybudowania po lewej stronie drogi wojewódzkiej ścieżki rowerowej wynosi około 21,08 km.

Wzdłuż drogi wojewódzkiej znajdują się istniejące drogowe obiekty inżynierskie:

- 1) 3 obiekty mostowe: w km 30+068 nad linią PKP, w km 37+410 nad ciekiem bez nazwy, w km 45+902 nad ciekiem bez nazwy;
- 2) 7 przepustów: w km 28+965 (wydłużony w 2017 r.), w km 31+265, w km 32+655, w km 35+830, w km 40+713, w km 44+752 (wydłużony w 2017 r.) oraz w km 47+923 (przebudowany w 2017 r.);
- 3) przejazd kolejowy kat. D jednotorowy normalny od km 46+377 do km 46+385;
- 4) przejazd kolejowy kat. D jednotorowy wąski od km 31+007 do km 31+012.

1.4. Rozwiązania projektowe

Wstępną dokumentację projektową (koncepcję projektową), dotyczącą budowy ścieżki rowerowej przygotowano w trzech wariantach.

1) Propozycja przebiegu ścieżki rowerowej przez teren Gminy Hajnówka:

Założenia ogólne:

- Początek projektowanej ścieżki na skrzyżowaniu z ul. Celną w miejscowości Hajnówka ok. km 27+990.
- Koniec ok. km 37+050, za skrzyżowaniem w kierunku miejscowości Budy.
- Kontynuacja projektu na terenie gminy Białowieża.
- Zaprojektowano nową zatokę autobusową w km 31+250 przy zjeździe do jednostki wojskowej.

- W miejscu występowania obiektów inżynierskich w ciągu drogi wojewódzkiej, projektuje się pod ścieżką rowerową nowe obiekty inżynierskie niezależne konstrukcyjnie od obiektów drogowych.
- Na zjazdach indywidualnych zachowano ciągłość nawierzchni ścieżki rowerowej.

Założenia projektowe:

Wariant I

- Szerokość projektowanej ścieżki poza terenem zabudowanym 2,5 m.
- Ścieżka zlokalizowana za poboczem drogi wojewódzkiej. Szerokość pobocza min. 1,25 m.
- Założono poszerzenie korpusu drogowego oraz wykonanie nowego rowu odwadniającego.

Wariant II

- Szerokość projektowanej ścieżki poza terenem zabudowanym 2,5 m.
- Założono odtworzenie i umocnienie istniejącego pobocza o szerokości 1,25 m oraz odtworzenie lub wykonanie nowego rowu odwadniającego.
- Lokalizacja rowu pomiędzy jezdnią drogi wojewódzkiej, a projektowaną ścieżką rowerową.

2) Propozycja przebiegu ścieżki przez teren Gminy Białowieża:

Założenia ogólne:

- Początek projektowanej ścieżki rowerowej ok. km 37+050, za skrzyżowaniem w kierunku miejscowości Budy.
- Koniec przed przejściem granicznym Białowieża-Piererow ok. km 48+950.
- W miejscu występowania obiektów inżynierskich projektuje się pod drogą rowerową nowe obiekty inżynierskie niezależne konstrukcyjnie od obiektów drogowych.
- Założono przebudowę istniejącej zatoki autobusowej w miejscowości Białowieża.
- Na zjazdach indywidualnych zachowano ciągłość nawierzchni ścieżki rowerowej.

Założenia projektowe:

Wariant I

- Szerokość projektowanej ścieżki poza terenem zabudowanym 2,5 m.
- Ścieżka zlokalizowana za poboczem drogi wojewódzkiej. Szerokość pobocza min. 1,25 m.
- Założono poszerzenie korpusu drogowego oraz wykonanie nowego rowu odwadniającego.
- Na terenie zabudowy, w miejscowości Białowieża oraz Grudki, zaprojektowano ścieżkę pieszo-rowerową o szerokości 3,0 m, oddzieloną od jezdni opaską z zielenią o szerokości 1,0 m.

Wariant II

- Szerokość projektowanej ścieżki poza terenem zabudowanym 2,5 m.
- Założono odtworzenie i umocnienie istniejącego pobocza o szerokości 1,25 m oraz odtworzenie lub wykonanie nowego rowu odwadniającego.

- Lokalizacja rowu pomiędzy jezdnią drogi wojewódzkiej, a projektowaną drogą rowerową.
- Na terenie zabudowy, w miejscowości Białowieża oraz Grudki, zaprojektowano ścieżkę pieszo-rowerową o szerokości 3,0 m, oddzieloną od jezdni opaską z zielenią o szerokości 1,0 m.

Wariant III

- Modyfikacja Wariantu I.
- W miejscowości Białowieża na odcinku od km 44+475 do km 44+780 zaprojektowano zjazd w postaci ciągu pieszo-jezdnego o szerokości całkowitej 5,0 m. Wydzielono na nim pas o szerokości 2,0 m przeznaczony do ruchu rowerów oraz 3,0 m przeznaczony do ruchu pojazdów.

Na spotkaniu konsultacyjnym, które odbyło się w ramach I konsultacji społecznych w Białowieckim Ośrodku Kultury w Białowieży w dniu 11.12.2019 r. do realizacji zostały wybrany Wariant II projektowanej ścieżki rowerowej. W związku z tym, ten wariant był przedmiotem drugich konsultacji społecznych.

1.5. Cele inwestycyjne

1) Cel i zakładany efekt inwestycji:

Podstawowym założeniem i celem budowy przedmiotowej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689 jest:

- przeniesienie ruchu rowerowego poza jezdnię,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa rowerzystów oraz kierowców,
- ułatwienie komunikacji pomiędzy miejscowościami Hajnówka, Białowieża i Grudki,
- zwiększenie walorów turystycznych regionu poprzez stworzenie nowego szlaku rowerowego.

2) Cele bezpośrednie dotyczące użytkowników dróg:

- poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu,
- zmniejszenie liczby wypadków, kolizji i zdarzeń drogowych,
- usprawnienie komunikacji pomiędzy miejscowościami położonymi w Gminach Hajnówka oraz Białowieża,
- zwiększenie płynności i przepustowości drogowej,
- eliminacja utrudnień w ruchu,
- podwyższenie standardów technicznych istniejącej infrastruktury drogowej,
- ochrona środowiska (przeniesienie się z ruchu samochodowego na ruch rowerowy).

3) Cele pośrednie dotyczące ogółu i społeczności lokalnych:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu rowerzystów oraz pieszych,
- wzrost walorów turystycznych i gospodarczych regionu (usprawnienie komunikacji pomiędzy miejscowościami znajdującymi się w bliskości drogi wojewódzkiej nr 689),
- poprawa atrakcyjności terenu pod względem inwestycyjnym (napływ turystów, również z zagranicy, a co za tym idzie napływ inwestorów z zewnątrz).

4) W ramach inwestycji przewiduje się:

- budowę drogowych obiektów inżynierskich (ilość według potrzeb),
- budowę lub przebudowę zatok autobusowych oraz budowę lub przebudowę peronów autobusowych,
- budowę systemu odwodnienia ścieżki i w razie konieczności korpusu drogowego (kanalizacja deszczowa) wraz z odprowadzeniem wody,
- przebudowę istniejących miejsc dostępu do drogi publicznej, w oparciu o parametry właściwe dla funkcji zjazdu,
- przebudowę skrzyżowań z drogami innej kategorii.

2. Konsultacje społeczne

2.1. Formalna podstawa opracowania raportu z konsultacji społecznych

Podstawą opracowania raportu z konsultacji społecznych jest Umowa na „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”, zawarta pomiędzy Województwem Podlaskim, reprezentowanym przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku a Jednostką Projektową – firmą SAFEGE S.A.S., reprezentowaną przez SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce.

2.2. Cel przeprowadzonych konsultacji społecznych

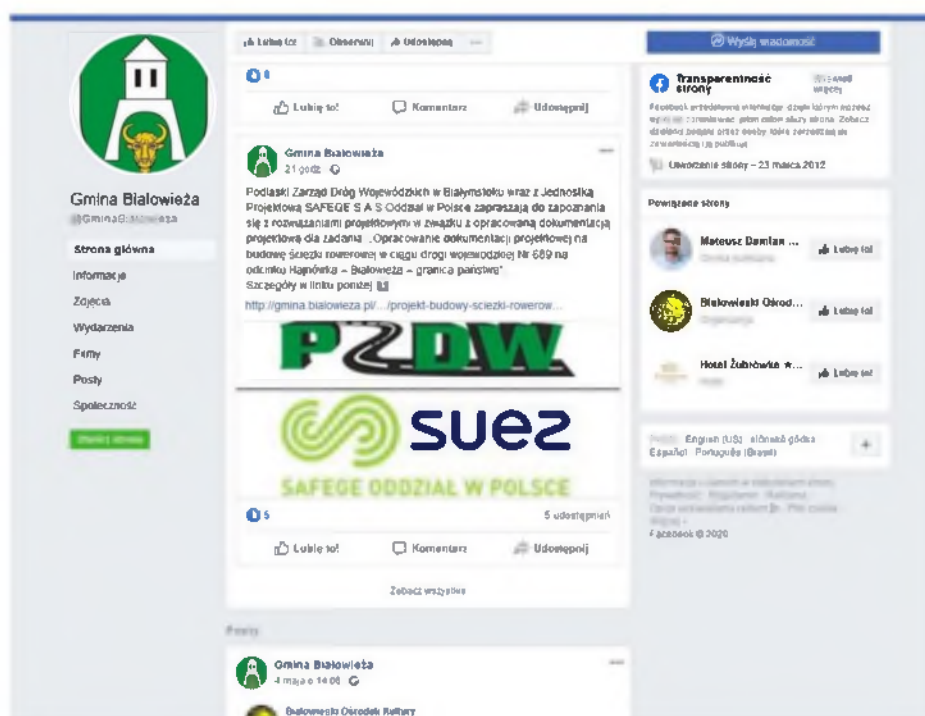
Celem przeprowadzenia drugich konsultacji społecznych dla inwestycji pn. „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa” było ponowne poinformowanie zainteresowanych stron, w tym mieszkańców Gminy Hajnówka oraz Gminy Białowieża, osób, organizacji oraz instytucji, a także właścicieli działek, przez które przebiegać będzie inwestycja o pracach projektowych dotyczących planowanej budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka-Białowieża-granica państwa.

Inwestor miał przede wszystkim na celu, aby wszelkie ewentualne wątpliwości, a także kwestie związane z przebiegiem planowanej ścieżki rowerowej, które mogłyby budzić spór, zminimalizować lub nawet rozstrzygnąć już na początku przygotowań do realizacji inwestycji. Inwestor, poprzez udostępnienie koncepcji projektowej w kolejnych konsultacjach społecznych umożliwił osobom i organizacjom, które wcześniej nie miały możliwości, by zapoznać się z projektem, wypowiedzenie się na temat planowanej inwestycji. Stąd podjęto decyzję o przeprowadzeniu drugich konsultacji społecznych na etapie prac projektowych.

Z uwagi na panującą pandemię spowodowaną wirusem SARS-CoV-2 (COVID-19) oraz ograniczenia, jakie zostały w związku z tym wprowadzone niemożliwe było zorganizowanie spotkania konsultacyjnego. W związku z tym konsultacje społeczne dotyczące inwestycji zostały przeprowadzone drogą internetową - na stronach internetowych PZDW w Białymstoku oraz SAFEGE Oddział w Polsce udostępniono koncepcję projektową ścieżki rowerowej, a także wyznaczony został termin na zgłaszanie wniosków, uwag i zastrzeżeń do projektu, które można było przysyłać pocztą lub drogą elektroniczną na adresy Inwestora i Projektanta.

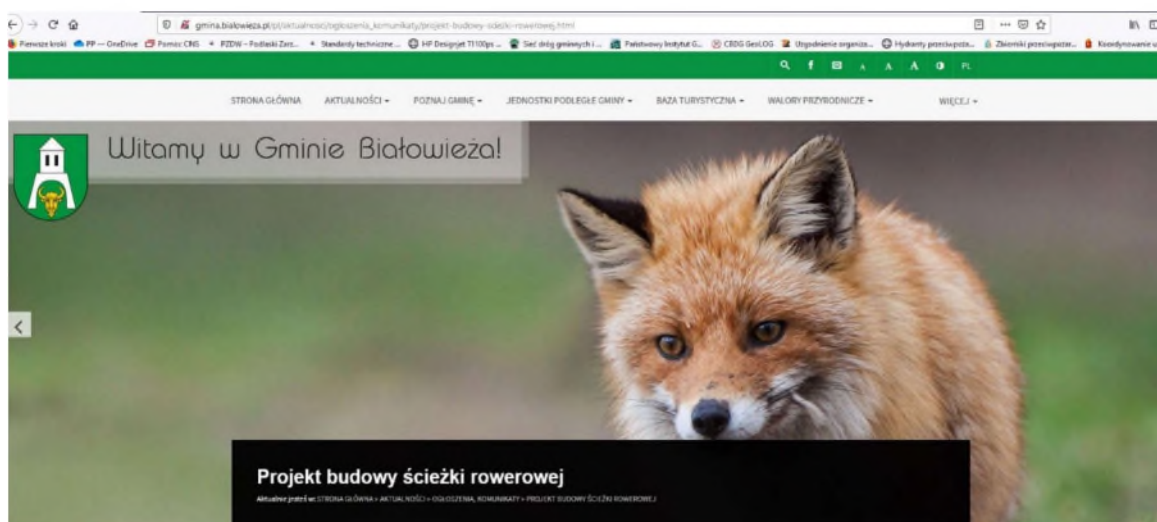
Głównym celem przeprowadzonych konsultacji społecznych była ponowna analiza przebiegu ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689, ze szczególnym uwzględnieniem i skupieniem się na preferowanym przez Inwestora Wariacie oraz dokonanie wyboru optymalnego przebiegu drogi

Report drugich z konsultacji społecznych dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”



2) Urząd Gminy Białowieża:

http://gmina.bialowieza.pl/pl/aktualnosci/ogloszenia_komunikaty/projekt-budowy-sciezki-rowerowej.html



Obejrzeć: „Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa” na rzecz PZDW w Białymstoku

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku wraz z Jednostką Projektową SAFEGE S.A.S Oddział w Polsce zapraszają do zapoznania się z rozważaniami projektowymi w związku z opracowaną dokumentacją projektową dla zadania: „Opracowanie

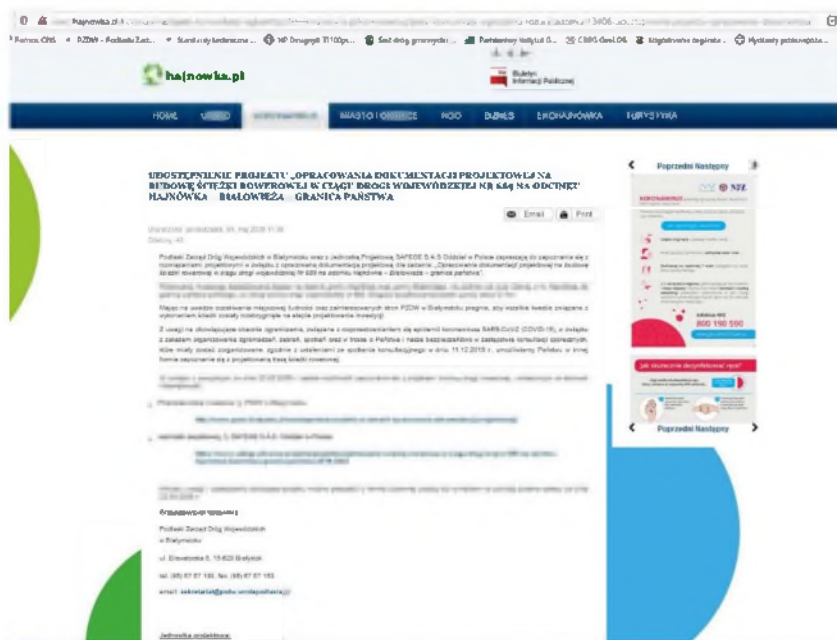
OGŁOSZENIA,
KOMUNIKATY

Strona: 1/1
Wydrukuj
Wielkość czcionki: 12pt

Report drugich z konsultacji społecznych dla inwestycji pn.
„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

3) Urząd Miasta Hajnówka:

<http://www.hajnówka.pl/koronawirus/apel-komunikaty-ogloszenia-rozporzadzenia/13406-udostepnienie-projektu-opracowania-dokumentacji-projektowej-na-budowe-sciezki-rowerowej-w-ciagu-drogi-wojewodzkiej-nr-689-na-odcinku-hajnówka-białowieża-granica-państwa.html>



4) Starostwo Powiatowe w Hajnówce:

<http://powiat.hajnówka.pl/news/aktualnosci/zawiadomienie-o-udostepnieniu-projektu-sciezki-rowerowej-hajnówka-białowieża-gr-państwa>



Report drugich z konsultacji społecznych dla inwestycji pn.
„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

5) Urząd Gminy Hajnówka:

<http://gmina-hajnówka.pl/ogloszenia/1618-udostepnienie-projektu-dot-budowe-sieczki-rowerowej>

The screenshot shows the website of Gmina Hajnówka. The main heading is "OGŁOSZENIA I KOMUNIKATY". Below it, there is a section titled "Udostępnienie projektu dot. budowy ścieżki rowerowej" dated 04 maj 2020. The text describes the project: "Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa". It mentions the deadline for comments as 22.05.2020. There are also side banners for "ZALATW SPRAWĘ W URZĘDZIE BEZ WYCHODZENIA Z DOMU", "KORONAWIRUS INFORMACJE", and "INWESTYCJE GMINY HAJNÓWKI". At the bottom, there is a "Kalendarz samorządowy" for May 2020.

6) Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku:

<http://www.pzd.w.bialystok.pl/udostepnienie-projektu-w-ramach-opracowania-dokumentacji-projektowej/>

The screenshot shows the website of Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku. The main heading is "UDOSTĘPNIENIE PROJEKTU". Below it, there is a section titled "Udostępnienie projektu w ramach opracowania dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa". It mentions the deadline for comments as 22.05.2020. There are also side banners for "Unia Europejska" and "biuletyn informacji publicznej".

Report drugich z konsultacji społecznych dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnowka – Białowieża – granica państwa”

7) SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce:

<http://www.safega.pl/nasze-projekty/projekt/projektowanie-sciezka-rowerowa-w-ciagu-drogi-woj-nr-689-na-odcinku-hajnowka-bialowieza-granica-panstwa-2019-2020>



2.3.2. Ogłoszenie prasowe

1) Gazeta Współczesna – wydanie z dnia 06.05.2020 r.:



2) Kurier Poranny – wydanie z dnia 06.05.2020 r.:



2.4. Rozwiązania projektowe do wglądu

Na stronach internetowych Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku oraz SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce zostały udostępnione do wglądu rozwiązania projektowe - plany sytuacyjne dla wybranego przez Inwestora do realizacji wariantu II projektowanej ścieżki rowerowej. Dzięki temu rozwiązaniu zainteresowane strony mogły zapoznać się z nimi bezpośrednio.

2.5. Podsumowanie konsultacji społecznych

Najważniejszym celem przeprowadzonych konsultacji społecznych była możliwość zapoznania społeczeństwa z proponowanym wariantem przebiegu projektowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689.

Zarówno dla Inwestora, jak i dla Projektanta, bardzo ważne było uzyskanie opinii: właścicieli działek, przez które będzie przebiegać projektowana ścieżka, a także mieszkańców, organizacji, jednostek samorządowych oraz wszystkich zainteresowanych stron, dotyczących przedmiotowej inwestycji.

Osoby, które miały chęć wziąć udział w przeprowadzonych konsultacjach, mogły zgłaszać swoje uwagi, wnioski, zastrzeżenia do projektu drogi rowerowej drogą pocztową oraz mailową na adresy Inwestora i Projektanta do dnia 22.05.2020 r.

Inwestor pisemnie odpowiedział na wnioski, zgłoszone w trybie o dostępie do informacji publicznej.

Niniejszy raport zawiera odpowiedzi Inwestora na wszystkie wnioski, uwagi, zastrzeżenia do projektu ścieżki rowerowej, które zostały zgłoszone w terminie konsultacji społecznych, tj. do dnia 22.05.2020 r., ale również na wnioski, uwagi zgłoszone po tym terminie.

Podsumowując, należy stwierdzić, że drugie konsultacje społeczne dotyczące planowanej budowy ścieżki rowerowej, cieszyły się dużym zainteresowaniem, wręcz większym niż pierwsze,

grudniowe (2019 r.) konsultacje. Swoje uwagi, zastrzeżenia, wnioski na adresy Inwestora oraz Projektanta przesłało około 90 stron.

Głównie pojawiały się pytania i prośby dotyczące możliwości zmiany proponowanego wariantu i lokalizacji ścieżki rowerowej oraz przede wszystkim zastrzeżenia i wątpliwości poruszające aspekty środowiskowe.

Z przesłanej korespondencji można wywnioskować, iż większa część społeczeństwa oraz jednostek organizacyjnych popiera wybudowanie ścieżki rowerowej, lecz niekoniecznie co do jej zlokalizowania wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689. Spore obawy oraz kontrowersje budzą aspekty środowiskowe związane z wejściem w teren rezerwatu im. Władysława Szafera oraz wycinką, która ma obejmować około 4400 drzew, z czego większość znajduje się na terenie ww. Rezerwatu. Obszar zajęty na potrzeby planowanej inwestycji stanowi około 0,49 % powierzchni Rezerwatu.

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. W związku z powyższym Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością.

2.6. Uwagi, wnioski i zastrzeżenia zgłoszone pisemnie na adres Inwestora i Projektanta

L.p.	Data i godz. otrzymania, forma Strona zgłaszająca uwagi, wnioski, zastrzeżenia	Uwagi, wnioski, zastrzeżenia do projektu	Stanowisko Inwestora w porozumieniu z Projektantem
1.	04.05.2020 r., godz. 23:01, e-mail		
	Wnioskodawca	1. Wniosek o przesłanie informacji na temat ilości drzew, które trzeba będzie wyciąć pod inwestycję wraz z krótkim wykazem drzew (gatunek, obwód pnia, stan drzewa).	Ad 1. Na potrzeby planowanej inwestycji, jaką będzie budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach, w tym następujące rodzaje: brzoza, dąb, głóg, grab, jabłoń, jesion, kasztan, klon leszczyna, lipa, olcha, sosna, świerk, topola osika, wiąz, wierzba. Wstępnie oszacowano około 4400 szt. drzew do wycinki na obszarze objętym inwestycją, w tym następujące gatunki: brzoza, dąb, głóg, grab, jabłoń, jesion, kasztan, klon, leszczyna, lipa, olcha, sosna, świerk, topola osika, wiąz, wierzba. Oszacowanie dokładnej ilości drzew i krzewów koniecznych do wycinki z uwagi na kolizję z projektowanymi rozwiązaniami, będzie możliwe na etapie opracowania projektu budowlanego.
2.	06.05.2020 r., godz. 9:37, e-mail		
	Wnioskodawca Lokalsi dla Puszczy	1. Prośba o informację, czy wykonana została już ocena/ raport oddziaływania na środowisko dla inwestycji. Jeżeli tak, to jaka firma ją wykonuje. Prośba o udostępnienie wyników przeprowadzonej oceny. Jeśli nie prośba o informację, kiedy i jaka firma będzie wykonywać raport.	Ad 1. Nie została przeprowadzona ocena oddziaływania inwestycji na środowisko oraz nie został sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Dla Inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, która została złożona do odpowiedniego organu tj. Urzędu Gminy Białowieża wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organ w drodze postanowienia nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji. Sporządzenie raportu oddziaływania inwestycji na środowisko należy do Jednostki Projektowej, opracowującej dokumentację projektową tj. SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		2. Prośba o informację, czy wykonano stadium wykonalności dla inwestycji. Jeśli tak, prośba o wydanie kopii studium. 3. Prośba o informację, czy została wykonana analiza ruchu drogowego na trasie. Prośba o przesłanie wyników analizy. 4. Prośba o informację, czy znana jest liczba drzew do wycięcia z obszaru rezerwatu oraz terenów innych nie znajdujących się w zarządzie dróg.	Ad 2. Dla inwestycji nie było sporządzone Studium Wykonalności. Ad 3. Na trasie projektowanej ścieżki tj. Hajnówka-granica państwa PZDW w Białymstoku wykonało pomiary ruchu w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2015. Średni dobowy ruch roczny rowerów na tym odcinku wyniósł 21. Należy jednak zaznaczyć, że w sezonie letnim zwłaszcza w weekend ruch rowerowy jest znacznie większy. W ciągu roku zostały wykonane 4 pomiary ruchu, dla których uzyskano poniższe wyniki: w dniu 24.03.2015 r. (wtorek) – 7 rowerów, 16.07.2015 r. (czwartek) – 26 rowerów, 19.07.2015 r. (niedziela) – 189 rowerów oraz 13.12.2015 r. (niedziela) – 2 rowery. W bieżącym roku kontynuowane są przez PZDW pomiary ruchu wykonywane w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2020. Pomiary z uwagi na pandemię covid 19 częściowo zostały przesunięte na rok 2021. W związku z powyższym wyniki z pomiarów zostaną opracowane pod koniec roku 2021. Ad 4. Szacuje się około 4400 drzew przeznaczonych do wycinki na obszarze planowanej inwestycji, jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 56% stanowią drzewa zlokalizowane poza pasem drogowym, z czego ok. 44% znajduje się na terenie Rezerwatu Szafera. Obszar zajęty na potrzeby planowanej inwestycji stanowi około 0,49 % powierzchni Rezerwatu.
3.	06.05.2020 r., godz. 22:04, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca, zwraca się z prośbą o udzielenie informacji: 1. czy planowany wariant ścieżki jest poparty konkretnym zapotrzebowaniem ze strony turystów. Czy były wykonywane w tym kierunku badania/ankiety? Jeśli tak, to na jakiej grupie osób? Czy sprawdzany był ruch rowerowy na trasie Hajnówka-Białowieża (ankiety, sondaże)? Jak duży jest ruch lokalny, tzn. w jakim stopniu ścieżka rowerowa służyłaby mieszkańcom. Czy były przeprowadzane badania odnośnie ruchu rowerowego na odcinku Hajnówka-Białowieża w sezonie turystycznym i poza sezonem?	Ad 1. Historycznie powstaniem ścieżki rowerowej zainteresowane były wszystkie samorządy związane z atrakcyjnymi turystycznie terenami Puszczy Białowieskiej tj. Województwo Podlaskie, Powiat Hajnowski, Miasto Hajnówka, Gminy Hajnówka i Białowieża. Praktycznie corocznie samorządy lokalne występowały inicjatywą budowy ścieżki rowerowej. Taką potrzebę od wielu lat widział też Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku - zainteresowany rozbudową drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka - Białowieża - granica państwa i wykonaniem zarówno niezbędnego poszerzenia (z 5,0 do nawet 7,0 m ze względu na rosnące obciążenie drogi, w tym wzrost udziału autobusów w strukturze rodzajowej ruchu), wzmocnienia konstrukcji nawierzchni jezdni (dostosowanie do standardów obowiązujących w Unii Europejskiej) oraz niezbędnych korekt łuków poziomych i pionowych (wymagane parametry techniczne i użytkowe), jak również

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			budowę chodników, ścieżki rowerowej lub ciągów pieszo-rowerowych (segregacja ruchu). Niestety możliwości realizacyjne takiej koncepcji ograniczał relatywnie wąski pas drogowy (14-18 m przy wymaganym wtedy prawem min. 25 m) i świadomość, iż nawet niewielka ingerencja w chroniony dyrektywą ptasią i siedliskową obszar Natura 2000 może zablokować inwestycję, jak to było w przypadku budowy obwodnicy Augustowa. Wobec powyższego podjęto decyzję o ograniczeniu działań naprawczych i modernizacyjnych do przeprowadzenia remontu kapitalnego nawierzchni jezdni, który zrealizowano w latach 2013-2014. Remont ten nie rozwiązał problemu ruchu pieszych i rowerzystów, którzy jako niechronieni użytkownicy dróg nadal pozostają potencjalnymi ofiarami wypadków drogowych. W tej sytuacji, wobec oczekiwań społecznych, mając też na względzie liberalizację ograniczeń wobec niewielkich poszerzeń istniejących korytarzy transportowych na obszarach Natura 2000 zarząd dróg w porozumieniu z samorządami i Lasami Państwowymi podjął kolejną próbę znalezienia rozwiązania problemu obsługi ruchu pieszych i rowerzystów. Wynikiem tego jest inicjatywa wybudowania ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689. Pomiar ruchu rowerowego na trasie projektowanej ścieżki tj. Hajnówka - Białowieża - granica państwa został wykonany przez PZDW w Białymstoku w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2015 r., który jest podstawowym źródłem informacji o ruchu drogowym. Średni dobowy ruch roczny rowerów na tym odcinku wyniósł 21. Należy jednak zaznaczyć, że w sezonie letnim, zwłaszcza w weekend ruch rowerowy jest znacznie większy. W ciągu roku zostały wykonane 4 pomiary ruchu, dla których uzyskano poniższe wyniki: w dniu 24.03.2015 r. (wtorek) - 7 rowerów, 16.07.2015 r. (czwartek) - 26 rowerów, 19.07.2015 r. (niedziela) - 189 rowerów oraz 13.12.2015 r. (niedziela) - 2 rowery. Warto zwrócić uwagę, że z roku na rok wzrasta zainteresowanie wśród społeczeństwa podróżowania rowerem, zwłaszcza w tak atrakcyjnych przyrodniczo regionach, jakim jest Puszcza Białowieska. W bieżącym roku kontynuowane są przez PZDW pomiary ruchu wykonywane w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2020. Pomiary z uwagi na pandemię covid 19 częściowo zostały przesunięte na rok 2021. W związku z powyższym wyniki z pomiarów zostaną opracowane pod koniec roku 2021.
4.	07.05.2020 r., godz. 09:10, e-mail		

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

Wnioskodawca	Wnioskodawca zwrócił się z pytaniami: 1. gdzie można się zapoznać się ze szczegółowym projektem. Gdzie można znaleźć szczegółowe projekty poszczególnych przepraw przez cieki wodne oraz wiadukt nad kolejka wąskotorową.	Ad 1. Z koncepcją przyjętych rozwiązań, w tym przez cieki wodne, wiadukt oraz kolejkę wąskotorową można zapoznać się w siedzibie PZDW w Białymstoku, po uprzednim telefonicznym uzgodnieniu terminu spotkania. Szczegółowe projekty poszczególnych przepraw są obecnie w trakcie opracowywania.
	2. czy jest możliwość zapoznania się z oceną oddziaływania na środowisko?	Ad 2. Zgodnie z postanowieniem organu odpowiedzialnego za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tj. Gminy Białowieża przeprowadzona jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko oraz sporządzany jest raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, który zostanie załączony do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Mając na uwadze art. 33 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2008 poz. 1227 z późn. zm.) istnieje możliwość zapoznania się w Urzędzie Gminy Białowieża z zebraną w tej sprawie dokumentacją.
	3. Wnioskodawca zwrócił uwagę, że brakuje informacji o szerokościach ścieżki, rowów oraz całego nowego pasa drogowego.	Ad 3. W ramach inwestycji planowana jest ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz około 3 m w terenie zabudowanym. W koncepcji ścieżki przewidziane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m, nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oraz szerokości dna rowu ok. 0,4 m. Szerokość planowanego pasa drogowego jest zmienna na całej długości ścieżki i wynosi około 16-20 m, zaś w miejscach planowanych obiektów inżynierskich wynosi około 20-28 m.
	4. Wnioskodawca zwrócił uwagę, że brakuje rzutów pokazujących budowę rowu odwadniającego.	Ad 4. Na udostępnionej koncepcji projektowej uwidoczniony jest zakres planowanego rowu odwadniającego. Parametry rowu podano w pkt. Ad 3. powyżej.
	5. Wnioskodawca zwrócił się z pytaniem, w jakiej technologii zostanie wykonana nawierzchnia?	Ad 5. W koncepcji projektowej przewidziano następujące konstrukcje nawierzchni: - nawierzchnia ścieżki rowerowej – mieszanka mineralno-asfaltowa, - nawierzchnia chodników – kostka betonowa, - nawierzchnia zatok autobusowych – kostka kamienna, - nawierzchnia zjazdów indywidualnych na terenie zabudowanym – kostka betonowa, - nawierzchnia skrzyżowań/zjazdów poza terenem zabudowanym – mieszanka mineralno-asfaltowa.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		6. oraz w jaki sposób będzie rozwiązane włączenie do projektu zjazdów na drogi leśne?	Ad 6. Zjazdy na drogi leśne na odcinku planowanej ścieżki rowerowej zaprojektowano dla kategorii obciążenia ruchem KR3. Zostanie zapewniona nośność min. 10 ton/oś. Zjazdy o nawierzchni z mieszanki mineralno – asfaltowej zlokalizowano w granicy pasa drogowego.
5.	12.05.2020 r., godz. 21:39, e-mail		
	Wnioskodawca	1. Wnioskodawca wskazuje, że ścieżka rowerowa między Hajnówką a Białowieżą jest niezwykle potrzebna. Jednak mając na uwadze dość duży ruch na drodze wskazane byłoby zrezygnowanie z budowy tej ścieżki w ciągu drogi wojewódzkiej i przeniesienie jej na dukty leśne, które można by było przystosować do ruchu rowerowego utwardzając częściowo dukty, tak jak to się stało na Drodze Narewowskiej. Byłaby to inwestycja niezwykle atrakcyjna na skalę europejską. Budowa ścieżki wzdłuż drogi wojewódzkiej będzie miała swoje konsekwencje w postaci wycinki drzew oraz ponownego ukształtowania drogi. Ciąg pieszcy na tym długim odcinku nie jest potrzebny (nikt nie spaceruje na takim dystansie). Wydaje się także, że budowa ścieżki w obszarze leśnym będzie o wiele tańsza niż poszerzenie pasa drogowego drogi wojewódzkiej. Zachęcanie do tego pomysłu-będzie to inwestycja na pewno o wiele bardziej powodująca impuls rozwojowy regionu. 2. Na udostępnionych materiałach brak jest wymiarowania, przez co nie jest się w stanie stwierdzić, ile pas drogowy będzie rozbudowany.	Ad 1. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Proponowany wariant przebiegu ścieżki jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Ponadto celem planowanej inwestycji jest wybudowanie ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszego, nie zaś ciągu pieszego o długości około 21 km na trasie Hajnówka-Białowieża-granica państwa. Ad 2. W ramach inwestycji planowana jest ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym. W koncepcji ścieżki przewidziane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3. Poszerzenie pasa drogowego w ramach inwestycji jest zmienne na całej długości ścieżki i może sięgać od około 1 do 10 m w miej-

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			scach budowy obiektów inżynierskich. Szerokość planowanego pasa drogowego jest zmienna na całej długości ścieżki i wynosi około 16-20 m, zaś w miejscach planowanych obiektów inżynierskich wynosi około 20-28 m. Jednocześnie należy zaznaczyć, że planowana inwestycja nie jest rozbudową drogi wojewódzkiej a jedynie budową ścieżki rowerowej.
6.	18.05.2020 r., godz. 9:25, e-mail		
	Wnioskodawca Lokalsi dla Puszczy	1. Prośba o przesłanie przekrojów poprzecznych lub innych ilustracji, które nie zostały upublicznione wraz z mapami. 2. Prośba o informację, jak głębokie będą rowy wzdłuż ścieżki oraz jaki przepis reguluje kwestię takich rowów.	Ad 1. Przekroje poprzecze przez ścieżkę rowerową są elementami projektu wykonawczego, który zostanie sporządzony po wykonaniu projektu budowlanego (obecnie w opracowaniu). Przekroje poprzeczne ścieżki rowerowej na całej jej długości są zmienne, a ich kształt zależy od ostatecznej lokalizacji ścieżki. Ad 2. W koncepcji ścieżki przewidziane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3. Rowy zostały zaprojektowane zgodnie z wytycznymi zawartymi w §101 ust. 5 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.).
7.	18.05.2020 r., godz. 13:33, e-mail		
	Wnioskodawca	Proponowany wariant ścieżki prowadzi przez najstarszy rezerwat przyrody w Puszczy Białowieskiej, o ogromnej wartości przyrodniczej i krajobrazowej. Inwestycja oznacza trwałe przekształcenie minimum 6,3 ha terenu biologicznie czynnego pod inwestycję infrastrukturalną. Dodatkowo planowana jest budowa oświetlenia, zjazdów drogowych, systemu odwodnienia oraz obiektów inżynierskich. Taka ingerencja będzie znacząco negatywnie wpływać na podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy Białowieskiej dla turystów: przyrodę oraz	W ramach inwestycji została zaplanowana ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym. W koncepcji ścieżki przewidziane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oddzielające ścieżkę rowerową od istniejącej jezdni drogi. W ramach inwestycji planuje się przebudowę istniejących zjazdów drogowych w celu dostosowania do przyjętych rozwiązań projektowanej ścieżki oraz umożliwienia dostępu do dróg lokalnych, pożarowych, leśnych, prywatnych i innych.

	naturalny krajobraz. Z uwagi na skalę inwestycji (21 km, ok. 3 metry szerokości ścieżki) należy przypuszczać, że przedsięwzięcie nie zmieści się w pasie drogowym i będzie ingerować w rezerwat przyrody im. Władysława Szafera. To miejsce o szczególnej wartości przyrodniczej, krajobrazowej i kulturowej - najstarszy po Parku Narodowym obszar objęty ochroną w Puszczy Białowieskiej. Wycięcie na tym terenie setek (?) drzew jest nie do pogodzenia z podstawowymi celami inwestycji wyrażonymi na stronie projektanta tj. zwiększeniem walorów turystycznych tego wyjątkowego regionu. Wobec tak istotnego oddziaływania inwestycji sprzeciw budzi fakt, że nie przedstawiono alternatywnych wariantów przebiegu trasy. Wariantowanie inwestycji jest niezbędnym elementem procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Procedura ta jest podstawą do jednoznacznego rozstrzygnięcia o dopuszczalności inwestycji. Z uwagi na fakt, że planowana budowa związana będzie ze znaczącą ingerencją w przyrodę rezerwatu przyrody (wycinka drzew) oraz obszaru Natura 2000 Puszcza Białowieska (dodatkowa bariera w migracji dziko żyjących zwierząt pogarszająca integralność obszaru), brak faktycznego wariantowania inwestycji pod kątem lokalizacji inwestycji i rozwiązań technicznych jest równoznaczny z naruszeniem przepisów prawa. Ścieżka rowerowa (rozumiana jako budowa nowej infrastruktury) poprowadzona w całości wzdłuż drogi wojewódzkiej jest mało atrakcyjnym rozwiązaniem dla turystów. Jak wskazuje analiza przeprowadzona na potrzeby opracowania Strategii Marki Puszczy Białowieskiej (Synergia 2015), miejsce to ma kojarzyć się turystom m.in. z następującymi wartościami: unikalność przyrody, uspokojenie rytmu	W przypadku przebiegu ścieżki poza terenami zabudowanymi przewidziano odwodnienie powierzchniowe z odprowadzaniem wody za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych do rowów przydrożnych. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektowanej ścieżki rowerowej w miejscowości Białowieża oraz w miejscowości Grudki planowane jest powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ze ścieżki do kanalizacji deszczowej, dalej do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, szczelnych zbiorników retencyjno-odparowalnych lub do projektowanego rowu. Ponadto w ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowy fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie. Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym, a tym bardziej na terenach leśnych, w tym na terenie Rezerwatu Szafera. Zaprojektowanie obiektów inżynierskich na trasie ścieżki rowerowej jest konieczne z uwagi na przekraczanie przeszkód terenowych takich jak: kolejka wąskotorowa, ciek, rowy, przepusty. W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano do realizacji 3 obiekty mostowe w postaci kładek: w km ok. 30+049 nad kolejką wąskotorową, w km ok. 37+311 nad ciekami Krynica, w km ok. 45+811 nad ciekami Kliczyniówka w ciągu planowanej ścieżki. Odwodnienie kładek realizowane będzie za pomocą spadków poprzecznych. Projektuje się także wykonanie przepustów, m.in. w: km ok. 28+967, km ok. 31+209, km ok. 32+599, km ok. 34+110, km ok. 35+742, km ok. 40+606, km ok. 44+642, km ok. 46+262, km ok. 47+811. W ramach inwestycji przewiduje się pozostawienie istniejących przepustów pod drogą oraz budowę nowych przepustów pod ścieżką rowerową. Projektuje się także wykonanie przepustów pod zjazdami i drogami bocznymi tam, gdzie to konieczne. Na udostępnionej koncepcji projektowej uwidocznione zostały przeprawy przez ciek (kładki, przepusty) i kolejkę wąskotorową.
--	--	---

	życia, zrozumienie różnorodności przyrodniczej i kulturowej oraz symbioza człowieka z naturą. Obietnicą marki ma być “powrót do naturalnego rytmu życia”, a jej esencją hasło “Puszcza Białowieża - zwolnij naturalnie”. Należy zadać pytanie, w jaki sposób to wrażenie będzie umacniane w odwiedzających, którzy zdecydują się na podróż rowerem w towarzystwie hałaśliwego ruchu samochodowego. Co więcej, poszerzenie wyciętego pasa drzew obniży walory krajobrazowe dla wszystkich użytkowników drogi Hajnówka-Białowieża, także zmotoryzowanych. Analizując projekt ścieżki rowerowej należy wziąć pod uwagę oddziaływanie na zdrowie jej użytkowników. Droga wojewódzka 689 obsługuje cały ruch samochodowy na trasie Hajnówka-Białowieża, pociąga więc za sobą największe negatywne efekty zdrowotne dla rowerzystów decydujących się pokonać tę trasę. 1. Negatywny efekt zdrowotny związany z emisją zanieczyszczeń powietrza wywołanych ruchem samochodowym. Jak wskazuje raport WHO (REVIHAAP 2013) w pobliżu dróg notowane są wyższe stężenia bardzo drobnych pyłów zawieszonych, tlenku węgla, dwutlenku azotu, węglowodorów aromatycznych oraz metali ciężkich. Emisja zanieczyszczeń pochodzi z rury wydechowej, ale także ze ścierania klocków hamulcowych oraz unoszonych z powierzchni jezdni pyłów. Ekspozycja na zanieczyszczenia jest w przypadku analizowanej drogi wzmagana przez tzw. efekt kanionu drogowego, skutkujący zmniejszonym przewietrzaniem przestrzeni pomiędzy ścianami lasu. Podwyższone stężenie zanieczyszczeń przekłada się na szereg nega-	Poszerzenie pasa drogowego w ramach inwestycji jest zmienne na całej długości ścieżki i może sięgać od około 1 do 10 m w miejscach budowy obiektów inżynierskich. Część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Szacuje się około 4400 drzew przeznaczonych do wycinki na obszarze objętym inwestycją, jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 56% stanowią drzewa zlokalizowane poza pasem drogowym, z czego ok. 44% znajduje się na terenie Rezerwatu Szafera. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami planowanej inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Wariant II ścieżki rowerowej, który został wybrany jako planowany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu w porównaniu do pozostałych wariantów; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne w porównaniu z pozostałymi wariantami. Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szko-
--	---	---

	tywnych efektów zdrowotnych, w tym m.in. zwiększone ryzyko zachorowań na choroby układu krążenia, układu oddechowego, astmę czy raka płuc. 2. Poprowadzenie ścieżki wzdłuż drogi, na której samochody poruszają się z prędkością 80 czy 90 km na godzinę podwyższa ryzyko wystąpienia negatywnych konsekwencji zdrowotnych ekspozycji na hałas. Samochód osobowy jadący z prędkością 90 km/h oznacza dla rowerzysty - oddalonego zaledwie o kilka metrów od pasa jezdni - ekspozycję na dźwięk sięgający 80 dB (Ellebjerger 2008). Hałas jest klasyfikowany przez WHO jako druga najistotniejsza - po zanieczyszczeniu powietrza - środowiskowa przyczyna negatywnych konsekwencji zdrowotnych. Inwestor nie wziął jednak pod uwagę możliwych alternatyw dotyczących rozwoju turystycznego regionu oraz zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu rowerzystów, w tym przede wszystkim – zamiast budowy nowej infrastruktury związanej z asfaltowaniem oraz wycinką drzew – przygotowanie koncepcyjne oraz prawidłowe oznakowanie już istniejących szlaków rowerowych po Puszczy Białowieskiej, których łączna długość wynosi kilkaset kilometrów. Na trasie Hajnówka-Białowieża został już wytyczony szlak rowerowy Green Velo, najbardziej rozpoznawalna trasa rowerowa w Polsce. Przebiega ona Trybą Hajnowską i dalej przez Budy, Teremiski, Pogorzelce do Białowieży. To jest przesłanka wskazująca na konieczność uwzględnienia tego wariantu przebiegu jako alternatywnego wobec zaproponowanego w projekcie. Poprowadzenie ścieżki przez te miejscowości stwarzałoby szansę na rozwój istniejących i nowopowstałych punktów obsługi ruchu turystycznego - np. sklepu, kawiarni, warsztatu, miejsc	dliwych czynników w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokozi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotarcie do ważniejszych punktów krajobrazowych. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Opis zakresu rzeczowego inwestycji został udostępniony na etapie postępowania przetargowego na stronie internetowej PZDW w Białymstoku, ponadto koncepcja projektowa została omówiona na spotkaniu konsultacyjnym w dniu 11.12.2019 r. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie.
--	--	---

	noclegowych. Byłby to zatem krok w stronę bardziej zrównoważonego przestrzennie wykorzystania potencjału rozwojowego tego obszaru i zapewnienia nowych impulsów do rozwoju przyjaznej dla środowiska działalności gospodarczej. Ruch turystyczny w Puszczy Białowieskiej jest bowiem w znacznym stopniu skoncentrowany w miejscowości Białowieża (wg danych Banku Danych Lokalnych GUS tu mieści się większość miejsc noclegowych w skali powiatu hajnowskiego) oraz przy Zagrodzie Pokazowej Żubrów (średnio 147.7 tys. odwiedzin rocznie w latach 2015-17). Budowa ścieżki wzdłuż drogi wojewódzkiej nie pozwala na bardziej równomierne wykorzystanie potencjału rozwojowego turystyki. Forma udostępnionego materiału jest niepełna i niewystarczająca na potrzeby zapoznania się ze szczegółowym zakresem planowanego przedsięwzięcia. Projektant udostępnił jedynie projekt techniczny, pomijając jakikolwiek opis zakresu rzeczowego inwestycji, który niewątpliwie istnieje (choćby w formie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia). Z uwagi na brak podstawowych informacji o zakresie planowanej inwestycji, udostępnione materiały nie pozwalają na szczegółową analizę oraz wniesienie stosownych uwag i wniosków. Z projektu technicznego nie dowiemy się, jaki jest status formalno-prawny inwestycji; czy przeprowadzono już inwentaryzację przyrodniczą terenu, na jaki będzie oddziaływać przedsięwzięcie; czy przeprowadzono ocenę wpływu na środowisko i obszar Natura 2000 Puszcza Białowieska, uwzględniając oddziaływania bezpośrednie, pośrednie oraz skumulowane z innymi planowanymi oraz istniejącymi przedsięwzięciami; czy przeprowadzono analizę rozkładu ruchu	, Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji. Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Na trasie projektowanej ścieżki tj. Hajnówka-granica państwa PZDW w Białymstoku wykonało pomiary ruchu w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2015. Średni dobowy ruch roczny rowerów na tym odcinku wyniósł 21. Należy jednak zaznaczyć, że w sezonie letnim zwłaszcza w weekend ruch rowerowy jest znacznie większy. W ciągu roku zostały wykonane 4 pomiary ruchu, dla których uzyskano poniższe wyniki: w dniu 24.03.2015 r. (wtorek) – 7 rowerów, 16.07.2015 r. (czwartek) – 26 rowerów, 19.07.2015 r. (niedziela) – 189 rowerów oraz 13.12.2015 r. (niedziela) – 2 rowery. W bieżącym roku kontynuowane są przez PZDW pomiary ruchu wykonywane w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2020. Pomiary z uwagi na pandemię covid 19 częściowo zostały przesunięte na rok 2021. W związku z powyższymi wynikami z pomiarów zostaną opracowane pod koniec roku 2021. Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszali i nadal zgłaszają władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turyści. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689.
--	--	---

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		rowerowego w Puszczy i oszacowano zapotrzebowanie na tego typu inwestycję. Informacje te są niezbędne do rozważenia, czy realizacja inwestycji jest dopuszczalna z punktu widzenia ochrony przyrody, krajobrazu i zrównoważonej turystyki. Co więcej, brak opisu przedsięwzięcia w języku niespecjalistycznym znacznie ogranicza dostęp do informacji dla zainteresowanych grup społecznych, zamieniając proces konsultacji w fikcję. Z uwagi na powyższe Wnioskodawca wyraża negatywne stanowisko w stosunku do projektowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka – Białowieża oraz wnosi o przygotowanie i przedstawienie alternatywnych wariantów, które realnie wpiszą się w koncepcję zrównoważonego rozwoju regionu.	
8.	18.05.2020 r., godz. 23:11 e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca wskazuje, iż proponowany wariant ścieżki prowadzi przez najstarszy rezerwat przyrody w Puszczy Białowieskiej, o ogromnej wartości przyrodniczej i krajobrazowej. Inwestycja oznacza trwałe przekształcenie minimum 6,3 ha terenu biologicznie czynnego pod inwestycję infrastrukturalną. Dodatkowo planowana jest budowa oświetlenia, zjazdów drogowych, systemu odwodnienia oraz obiektów inżynierskich. Taka ingerencja będzie znacząco negatywnie wpływać na podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy Białowieskiej dla turystów: przyrodę oraz naturalny krajobraz. Z uwagi na skalę inwestycji (21 km, ok. 3 metry szerokości ścieżki) należy przypuszczać, że przedsięwzięcie nie zmieści się w pasie drogowym i będzie ingerować w rezerwat przyrody im. Władysława Szafera. To miejsce o szczególnej wartości przyrodniczej,	W ramach inwestycji została zaplanowana ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym. W koncepcji ścieżki przewidziane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oddzielające ścieżkę rowerową od istniejącej jezdni drogi. W ramach inwestycji planuje się przebudowę istniejących zjazdów drogowych w celu dostosowania do przyjętych rozwiązań projektowanej ścieżki oraz umożliwienia dostępu do dróg lokalnych, pożarowych, leśnych, prywatnych i innych. W przypadku przebiegu ścieżki poza terenami zabudowanymi przewidziano odwodnienie powierzchniowe z odprowadzaniem wody za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych do rowów przydrożnych. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektowanej ścieżki rowerowej w miejscowości Białowieża oraz w miejscowości Grudki planowane jest powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ze ścieżki do

	krajobrazowej i kulturowej - najstarszy po Parku Narodowym obszar objęty ochroną w Puszczy Białowieskiej. Wycięcie na tym terenie setek wielu drzew jest nie do pogodzenia z podstawowymi celami inwestycji wyrażonymi na stronie projektanta tj. zwiększeniem walorów turystycznych tego wyjątkowego regionu. Wobec tak istotnego oddziaływania inwestycji sprzeciw budzi fakt, że nie przedstawiono alternatywnych wariantów przebiegu trasy. Wariantowanie inwestycji jest niezbędnym elementem procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Procedura ta jest podstawą do jednoznacznego rozstrzygnięcia o dopuszczalności inwestycji. Z uwagi na fakt, że planowana budowa związana będzie ze znaczącą ingerencją w przyrodę rezerwatu przyrody (wycinka drzew) oraz obszaru Natura 2000 Puszcza Białowieska (dodatkowa bariera w migracji dziko żyjących zwierząt pogarszająca integralność obszaru), brak faktycznego wariantowania inwestycji pod kątem lokalizacji inwestycji i rozwiązań technicznych jest równoznaczny z naruszeniem przepisów prawa. Ścieżka rowerowa (rozumiana jako budowa nowej infrastruktury) poprowadzona w całości wzdłuż drogi wojewódzkiej jest mało atrakcyjnym rozwiązaniem dla turystów. Jak wskazuje analiza przeprowadzona na potrzeby opracowania Strategii Marki Puszczy Białowieskiej (Synergia 2015), miejsce to ma kojarzyć się turystom m.in. z następującymi wartościami: unikalność przyrody, uspokojenie rytmu życia, zrozumienie różnorodności przyrodniczej i kulturowej oraz symbioza człowieka z naturą. Obietnicą marki ma być “powrót do naturalnego rytmu życia”, a jej esencją hasło “Puszcza Białowieska - zwolnij naturalnie”. Należy zadać pytanie, w jaki	kanalizacji deszczowej, dalej do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, szczelnych zbiorników retencyjno-odparowalnych lub do projektowanego rowu. Ponadto w ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowy fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie. Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym, a tym bardziej na terenach leśnych, w tym na terenie Rezerwatu Szafera. Zaprojektowanie obiektów inżynierskich na trasie ścieżki rowerowej jest konieczne z uwagi na przekraczanie przeszkód terenowych takich jak: kolejka wąskotorowa, cieki, rowy, przepusty. W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano do realizacji 3 obiekty mostowe w postaci kładek: w km ok. 30+049 nad kolejką wąskotorową, w km ok. 37+311 nad ciekim Krynica, w km ok. 45+811 nad ciekim Kliczyniówka w ciągu planowanej ścieżki. Odwodnienie kładek realizowane będzie za pomocą spadków poprzecznych. Projektuje się także wykonanie przepustów, m.in. w: km ok. 28+967, km ok. 31+209, km ok. 32+599, km ok. 34+110, km ok. 35+742, km ok. 40+606, km ok. 44+642, km ok. 46+262, km ok. 47+811. W ramach inwestycji przewiduje się pozostawienie istniejących przepustów pod drogą oraz budowę nowych przepustów pod ścieżką rowerową. Projektuje się także wykonanie przepustów pod zjazdami i drogami bocznymi tam, gdzie to konieczne. Na udostępnionej koncepcji projektowej uwidocznione zostały przeprawy przez cieki (kładki, przepusty) i kolejkę wąskotorową. Poszerzenie pasa drogowego w ramach inwestycji jest zmienne na całej długości ścieżki i może sięgać od około 1 do 10 m w miejscach budowy obiektów inżynierskich. Część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera.
--	---	---

	sposób to wrażenie będzie umacniane w odwiedzających, którzy zdecydują się na podróż rowerem w towarzystwie hałaśliwego ruchu samochodowego. Co więcej, poszerzenie wyciętego pasa drzew obniży walory krajobrazowe dla wszystkich użytkowników drogi Hajnówka-Białowieża, także zmotoryzowanych. Droga wojewódzka 689 na odcinku Hajnówka-Białowieża stanowi niezwykle piękne „wrota do Puszczy” - wąska droga pomiędzy drzewami stanowi niezwykle widok - poszerzenie (czasem nawet trzykrotne) pasa zajętego przez infrastrukturę drogową istotnie obniży walory krajobrazowe tej drogi. Analizując projekt ścieżki rowerowej należy wziąć pod uwagę oddziaływanie na zdrowie jej użytkowników. Droga wojewódzka 689 obsługuje cały ruch samochodowy na trasie Hajnówka- Białowieża, pociąga więc za sobą największe negatywne efekty zdrowotne dla rowerzystów decydujących się pokonać tę trasę. 1. Negatywny efekt zdrowotny związany z emisją zanieczyszczeń powietrza wywołany ruchem samochodowym. Jak wskazuje raport WHO (REVIHAAP 2013) w pobliżu dróg notowane są wyższe stężenia bardzo drobnych pyłów zawieszonych, tlenu węgla, dwutlenku azotu, węglowodorów aromatycznych oraz metali ciężkich. Emisja zanieczyszczeń pochodzi z rury wydechowej, ale także ze ścierania klocków hamulcowych oraz unoszonych z powierzchni jezdni pyłów. Ekspozycja na zanieczyszczenia jest w przypadku analizowanej drogi wzmacniana przez tzw. efekt kanionu drogowego, skutkujący zmniejszonym przewietrzaniem przestrzeni pomiędzy ścianami lasu. Podwyższone stężenie zanieczyszczeń przekłada się na szereg negatywnych	Szacuje się około 4400 drzew przeznaczonych do wycinki na obszarze objętym inwestycją, jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 56% stanowią drzewa zlokalizowane poza pasem drogowym, z czego ok. 44% znajduje się na terenie Rezerwatu Szafera. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami planowanej inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Wariant II ścieżki rowerowej, który został wybrany jako planowany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu w porównaniu do pozostałych wariantów; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne w porównaniu z pozostałymi wariantami. Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt.
--	--	--

	efektów zdrowotnych, w tym m.in. zwiększone ryzyko zachorowań na choroby układu krążenia, układu oddechowego, astmę czy raka płuc. 2. Poprowadzenie ścieżki wzdłuż drogi, na której samochody poruszają się z prędkością 80 czy 90 km na godzinę podwyższa ryzyko wystąpienia negatywnych konsekwencji zdrowotnych ekspozycji na hałas. Samochód osobowy jadący z prędkością 90 km/h oznacza dla rowerzysty - oddalonego zaledwie o kilka metrów od pasa jezdni - ekspozycję na dźwięk sięgający 80 dB (Ellebjerger 2008). Hałas jest klasyfikowany przez WHO jako druga najistotniejsza - po zanieczyszczeniu powietrza - środowiskowa przyczyna negatywnych konsekwencji zdrowotnych. Inwestor nie wziął jednak pod uwagę możliwych alternatyw dotyczących rozwoju turystycznego regionu oraz zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu rowerzystów, w tym przede wszystkim - zamiast budowy nowej infrastruktury związanej z asfaltowaniem oraz wycinką drzew - przygotowanie koncepcyjne oraz prawidłowe oznakowanie już istniejących szlaków rowerowych po Puszczy Białowieskiej, których łączna długość wynosi kilkaset kilometrów. Na trasie Hajnówka-Białowieża został już wytyczony szlak rowerowy Green Velo, najbardziej rozpoznawalna trasa rowerowa w Polsce. Przebiega ona Trybą Hajnowską i dalej przez Budy, Teremiski, Pogorzelce do Białowieży. To jest przesłanka wskazująca na konieczność uwzględnienia tego wariantu przebiegu jako alternatywnego wobec zaproponowanego w projekcie. Poprowadzenie ścieżki przez te miejscowości stwarzałoby szansę na rozwój istniejących i nowopowstałych punktów obsługi ruchu turystycznego - np. sklepu, kawiarni, warsztatu, miejsc	Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotarcie do ważniejszych punktów krajobrazowych. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Opis zakresu rzeczowego inwestycji został udostępniony na etapie postępowania przetargowego na stronie internetowej PZDW w Białymstoku, ponadto koncepcja projektowa została omówiona na spotkaniu konsultacyjnym w dniu 11.12.2019 r. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji
--	--	--

	noclegowych. Byłby to zatem krok w stronę bardziej zrównoważonego przestrzennie wykorzystania potencjału rozwojowego tego obszaru i zapewnienia nowych impulsów do rozwoju przyjaznej dla środowiska działalności gospodarczej. Ruch turystyczny w Puszczy Białowieskiej jest bowiem w znacznym stopniu skoncentrowany w miejscowości Białowieża (wg danych Banku Danych Lokalnych GUS tu mieści się większość miejsc noclegowych w skali powiatu hajnowskiego) oraz przy Zagrodzie Pokazowej Żubrów (średnio 147.7 tys. odwiedzin rocznie w latach 2015-17). Budowa ścieżki wzdłuż drogi wojewódzkiej nie pozwala na bardziej równomierne wykorzystanie potencjału rozwojowego turystyki. Forma udostępnionego materiału jest niepełna i niewystarczająca na potrzeby zapoznania się ze szczegółowym zakresem planowanego przedsięwzięcia. Projektant udostępnił jedynie projekt techniczny, pomijając jakikolwiek opis zakresu rzeczowego inwestycji, który niewątpliwie istnieje (choćby w formie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia). Z uwagi na brak podstawowych informacji o zakresie planowanej inwestycji, udostępnione materiały nie pozwalają na szczegółową analizę oraz wniesienie stosownych uwag i wniosków. Z projektu technicznego nie dowiemy się jaki jest status formalno-prawny inwestycji; czy przeprowadzono już inwentaryzację przyrodniczą terenu, na jaki będzie oddziaływać przedsięwzięcie; czy przeprowadzono ocenę wpływu na środowisko i obszar Natura 2000 Puszcza Białowieska, uwzględniając oddziaływania bezpośrednie, pośrednie oraz skumulowane z innymi planowanymi oraz istniejącymi przedsięwzięciami; czy przeprowadzono analizę rozkładu ruchu	Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Na trasie projektowanej ścieżki tj. Hajnówka-granica państwa PZDW w Białymstoku wykonało pomiary ruchu w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2015. Średni dobowy ruch roczny rowerów na tym odcinku wyniósł 21. Należy jednak zaznaczyć, że w sezonie letnim zwłaszcza w weekend ruch rowerowy jest znacznie większy. W ciągu roku zostały wykonane 4 pomiary ruchu, dla których uzyskano poniższe wyniki: w dniu 24.03.2015 r. (wtorek) – 7 rowerów, 16.07.2015 r. (czwartek) – 26 rowerów, 19.07.2015 r. (niedziela) – 189 rowerów oraz 13.12.2015 r. (niedziela) – 2 rowery. W bieżącym roku kontynuowane są przez PZDW pomiary ruchu wykonywane w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2020. Pomiary z uwagi na pandemię covid 19 częściowo zostały przesunięte na rok 2021. W związku z powyższym wyniki z pomiarów zostaną opracowane pod koniec roku 2021. Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszali i nadal zgłaszają władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turyści. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689.
--	---	---

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
*„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”*

		rowerowego w Puszczy i oszacowano zapotrzebowanie na tego typu inwestycję. Informacje te są niezbędne do rozważenia czy realizacja inwestycji jest dopuszczalna z punktu widzenia ochrony przyrody, krajobrazu i zrównoważonej turystyki. Co więcej, brak opisu przedsięwzięcia w języku niespecjalistycznym znacznie ogranicza dostęp do informacji dla zainteresowanych grup społecznych, zamieniając proces konsultacji w fikcję. Z uwagi na powyższe Wnioskodawca wyraża negatywne stanowisko w stosunku do projektowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża oraz wnoszą o przygotowanie i przedstawienie alternatywnych wariantów, które realnie wpiszą się w koncepcję zrównoważonego rozwoju regionu.	
9.	20.05.2020 r., godz. 10:53, e-mail		
	Wnioskodawca Lokalsi dla Puszczy	1. Prośba o udostępnienie KIP.	Ad 1. Karta Informacyjna Przedsięwzięcia została złożona wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża). Mając na uwadze art. 33 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, z zebrany materiał w sprawie można zapoznać się w Urzędzie Gminy Białowieża.
10.	19.05.2020 r., pismo		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca jest zapaloną rowerzystką, która co roku jeździ na dwutygodniowe rajdy i bardzo ją cieszy tworzenie ścieżki rowerowej, jednak jej proponowany kształt już nie. Proponowana ścieżka w takim kształcie wpłynie na wycięcie prawdopodobnie kilkuset drzew z bardzo cennego przyrodniczo Rezerwatu Szafera – Wnioskodawcę boli to szczegól-	Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor może jedynie wybudować ścieżkę ro-

		nie jako przyrodniczkę i miłośniczkę przyrody. Wnioskodawca wnosi, czy nie lepiej - dla przyrody i dla ludzi - wykorzystać trybę Hajnowską i trójmiasto: Budy, Teremiski, Pogrzełce? Za tym rozwiązaniem Wnioskodawca widzi kilka argumentów: przede wszystkim tak biegnie bardzo popularny szlak Green Velo (z którego Wnioskodawca korzysta); po drugie ta droga jest o niebo przyjemniejsza dla rowerzystów - to kameralna, mało uczęszczana, kręta droga - jest na niej o wiele mniej samochodów, a samochody nie mogą na niej osiągać dużych prędkości (co na trasie Hajnówka- Białowieża zdarza się bardzo często); na pewno w związku z tym jest na niej mniej spalin. Po trzecie takie rozwiązanie wsparłoby lokalną turystykę nie tylko w Białowieży, ale też w Budach, Teremiskach i Pogorzalcach. Taka inwestycja byłaby dużo mniej kosztowna, bo nie wiązałaby się z kładzeniem asfaltu. Po czwarte uniknęlibyśmy w ten sposób cięć starych drzew w tak przyrodniczo cennym miejscu jak Rezerwat Szafera Wnioskodawca wyraża swoje negatywne stanowisko w stosunku do projektowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża oraz wnosi o przygotowanie i przedstawienie alternatywnych wariantów, które realnie wpiszą się w koncepcję zrównoważonego rozwoju regionu.	werową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.
11.	19.05.2020 r., godz. 14:17, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca uważa, że DDR prowadząca z Hajnówki do Białowieży nie powinna przebiegać jako odrębny pas drogowy przez Puszcę Białowieską! Przede wszystkim ze względów ekologicznych, gdyż jest to niepotrzebna wycinka drzewostanu w tym celu. Po drugie z dużym prawdopodobieństwem,	Zlokalizowanie ścieżki rowerowej tuż przy jezdni drogi wojewódzkiej nr 689 było przedmiotem analizy w ramach przedmiotowej inwestycji. Jednak z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) wybrano do przewidywanej realizacji proponowany przez Inwestora wariant lokalizacyjny, tj. zlokalizowanie ścieżki rowerowej za rowem odwadniającym. Ponadto w wybranym wariantcie zwiększone są również walory estetyczne oraz rekreacyjne, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		pomimo wybudowania takiej drogi, mnóstwo rowerzystów i tak będzie korzystało z głównej drogi 689, ponieważ jest ona bardziej dostępna, widoczna i znana. Jako bardzo częsty użytkownicy tego odcinka drogi z rowerowego punktu widzenia grupa kolarska wybrałaby ciąg drogi wojewódzkiej, pomimo sporego ruchu samochodowego tam panującego. Wg wnioskodawcy dużo lepszym rozwiązaniem jest budowa DDR tuż przy samej drodze 689 lub jej poprowadzenie trybą Hajnowską oraz przez wsie Budy-Teremiski-Pogorzelce. Byłoby to bezpieczne dla rowerzystów, dostępne dla turystów i mało ingerujące w przyrodę.	zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej od jezdni. W odniesieniu do stwierdzenia, iż mimo wybudowania ścieżki rowerowej mnóstwo rowerzystów będzie korzystało z drogi głównej, Inwestor nie ma wpływu na przestrzeganie obowiązujących przepisów przez uczestników ruchu. Zgodnie z Kodeksem Drogowym „...kierujący rowerem jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić.”. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki przez wsie Budy-Teremiski-Pogorzelce jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.
12.	19.05.2020 r., godz. 15:47, e-mail		
	Wnioskodawca	1. Wnioskodawca uważa, że powinny powstać dwa MOR. Jedno, które jest w planie w rejonie Rezerwatu Pokazowego to świetny pomysł! Drugie powinno być zlokalizowane w połowie drogi pomiędzy Hajnówką a m. Zwierzyniec, może na wysokości trybu Zielonego. Chodzi o to, że byłyby to punkt docelowy spacerowiczów z Hajnówki (około 5 km spaceru), również odpoczynku po jeździe od około 10 km oddalonego MOR-u przy rezerwacie. 2. Wnioskodawca uważa, że jeśli ścieżka jest pieszo-rowerowa to należałoby zadbać o ustawienie ławek dla odpoczynku, relaksu i spokojnego napawania się pięknem Puszczy Białowieskiej. Przy ławkach	Ad 1. W ramach przedmiotowej inwestycji Inwestor nie przewiduje wykonania Miejsc Obsługi Rowerzystów. Ad 2. Inwestor nie przewiduje zlokalizowania ławek i koszy wzdłuż projektowanej ścieżki rowerowej.

		powinny znajdować się też kosze na śmieci. Wielu spacerowiczów już dziś podąża pieszo z Białowieży do rezerwatu pokazowego. Na tym odcinku do MOR powinny być ławki ustawione co pół kilometra - w sumie 8 ławek. Również na odcinku od Hajnówki (do około 5 km, do miejsca ewentualnego MOR) także powinny być ławki, również 8-10 sztuk. Na pozostałej trasie Wnioskodawca uważa, że należałoby ustawić ławki co 1 km, dla ewentualnych przystanków dla ćwiczących Nordic-walking, około 10 ławek.	
		3. W pobliżu Białowieży i m. Grudki powinny być znaki informacyjne (podobnie jak na trasach Green Velo) o kierunku i odległości do przejścia granicznego z Białorusią. Po trasie również mogłyby być oznaczenia odległości czy czasu przemarszu do Zwierzyńca lub Rezerwatu Pokazowego.	Ad 3. Ścieżka rowerowa zostanie odpowiednio oznakowana, na etapie sporządzania projektu stałej organizacji ruchu.
13.	20.05.2020 r., pismo		
	Wnioskodawca	Budowa ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka- Białowieża-granica państwa jest ważna i oczekiwana, zarówno przez mieszkańców, jak i turystów. Tym nie mniej, niekwestionowana wartość przyrodnicza Puszczy Białowieskiej winna powodować przygotowanie inwestycji w sposób niebudzący wątpliwości, iż ta wartość nie będzie naruszona lub narażona na potencjalne naruszenie, w interesie całego regionu. Przedstawiony projekt opracowania dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka-Białowieża-granica państwa jest na tyle ogólnie opisany, że trudno się do niego odnieść w sposób szczegółowy. Konkretnymi informacjami, jakie można z	W ramach planowanej inwestycji została opracowana koncepcja ścieżki rowerowej o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym. W koncepcji ujęto projekt rowów o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oddzielające ścieżkę rowerową od istniejącej jezdni drogi. W ramach przewidzianej do realizacji inwestycji zaprojektowana została przebudowa istniejących zjazdów dostosowując do przyjętych rozwiązań projektowych ścieżki rowerowej w celu umożliwienia dostępu do dróg lokalnych, pojarowych, leśnych, prywatnych i innych. W przypadku przebiegu ścieżki poza terenami zabudowanymi przewidziano odwodnienie powierzchniowe z odprowadzaniem wody za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych do rowów przydrożnych. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektowanej ścieżki rowerowej w miejscowości Białowieża oraz w miejscowości Grudki zaprojektowano powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych

	tego projektu wyczytać, jest szerokość projektowanej ścieżki (około 3,5 m) oraz to, że zostanie pogłębiony rów znajdujący się między drogą, a ścieżką rowerową.	i roztopowych ze ścieżki do kanalizacji deszczowej, dalej do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, szczelnych zbiorników retencyjno-odparowalnych lub do projektowanego rowu. Ponadto w ramach planowanej inwestycji przewidziane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowy fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie. W ramach planowanej inwestycji przewidziano do realizacji 3 obiekty mostowe w postaci kładek: w km ok. 30+049 nad kolejką wąskotorową, w km ok. 37+311 nad ciekiem Krynica, w km ok. 45+811 nad ciekiem Kliczyniówka w ciągu planowanej do realizacji ścieżki. Odwodnienie kładek realizowane będzie za pomocą spadków poprzecznych. Planuje się także wykonanie przepustów, m.in. w: km ok. 28+967, km ok. 31+209, km ok. 32+599, km ok. 34+110, km ok. 35+742, km ok. 40+606, km ok. 44+642, km ok. 46+262, km ok. 47+811. W ramach inwestycji przewiduje się pozostawienie istniejących przepustów pod drogą oraz budowę nowych przepustów pod ścieżką rowerową. Projektuje się także wykonanie przepustów pod zjazdami i drogami bocznymi tam, gdzie to konieczne.
	1. Czy ścieżka oraz towarzysząca jej infrastruktura (w tym pas pozbawiony drzew) jest poprowadzona tylko i wyłącznie w pasie drogowym? Jeśli projekt zakłada wejście z inwestycją na teren rezerwatu przyrody im. prof. Władysława Szafera, to jaką powierzchnię rezerwatu ta inwestycja ma objąć?	Ad 1. Przewidziana do realizacji ścieżka rowerowa została zaprojektowana w pasie drogowym, jak również poza pasem drogowym. Poszerzenie pasa drogowego w ramach inwestycji jest zmienne na całej długości ścieżki i może sięgać od około 1 do 10 m w miejscach budowy obiektów inżynierskich. Część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Przewidywana powierzchnia zajęcia Rezerwatu wyniesie około 66.500 m², co stanowi około 0,49%.
	2. Jaka będzie liczba drzew do usunięcia, z podziałem na gatunki drzew i ich rozmiary. W przypadku przeznaczenia drzew do wycięcia niezbędna jest również inwentaryzacja przyrodnicza porostów na każdym z drzew, pod kątem obecności gatunków chronionych.	Ad 2. Na potrzeby planowanej inwestycji została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach, w tym następujące rodzaje: brzoza, dąb, głóg, grab, jabłoń, jesion, kasztan, klon leszczyna, lipa, olcha, sosna, świerk, topola osika, wiąz, wierzba.

		Szacuje się około 4400 drzew przeznaczonych do wycinki na obszarze objętym inwestycją, jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 56% stanowią drzewa zlokalizowane poza pasem drogowym, z czego ok. 44% znajduje się na terenie Rezerwatu Szafera. Wśród drzew przeznaczonych do wycinki znajdują się m.in. następujące rodzaje: brzoza, dąb, głóg, grab, jabłoń, jesion, kasztan, klon leszczyna, lipa, olcha, sosna, świerk, topola osika, wiąz, wierzba. Oszacowanie dokładnej ilości drzew i krzewów koniecznych do wycinki z uwagi na kolizję z projektowanymi rozwiązaniami, będzie możliwe na etapie opracowania projektu budowlanego. Na potrzeby inwestycji przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą, w tym inwentaryzację porostów, również pod kątem obecności gatunków chronionych.
	3. Ważną kwestią jest również to, czy i w jaki sposób, inwestycja wpłynie na możliwości migracji zwierząt (zarówno dużych ssaków jak i płazów). A jeżeli tak, to brak jest propozycji rozwiązań technicznych minimalizujących wpływ inwestycji jako bariery dla migracji zwierząt.	Ad 3. Niweleta ścieżki rowerowej prowadzona jest w minimalnym nasypie bezpośrednio nad istniejącym terenem umożliwiając tym samym migrację zwierząt. Mniejsza szerokość i wysokość korony ścieżki rowerowej będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Na wysokości istniejących obiektów inżynierskich na dw 689 projektowane będą nowe obiekty, w tym przepusty umożliwiające migrację zwierząt.
	4. Nie wiadomo również, w jaki sposób przewidziana jest ochrona korzeni cennych drzew, które rosną w odległości mniejszej niż 15 średnic pnia, od robót drogowych przy projektowanej ścieżce.	Ad 4. Rozwiązania dotyczące zabezpieczenia i ochrony korzeni cennych drzew, będą prawdopodobnie uregulowane Decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. Projekt zostanie wykonany zgodnie z zapisami ww. decyzji.
	5. Z projektu nie dowiadujemy się, jak te prace (i prawdopodobne odsunięcie drzew od pasa drogowego, a co za tym idzie utworzenie nowej linii styku wiatrów z drzewostanem) wpłyną na statykę drzew rosnących w najbliższym otoczeniu ścieżki.	Ad 5. Projekt zostanie wykonany w oparciu o specjalistyczną wiedzę techniczną oraz aktualnie obowiązujące przepisy prawne i budowlane. Prawidłowa realizacja robót budowlanych nie powinna zaburzyć statyki drzew rosnących w najbliższym otoczeniu ścieżki.
	6. Sugerujemy, w celu minimalizacji wpływu na korzenie drzew, rozważenie wykonania ścieżki podwieszanej (chodnik rampowy), poprowadzonej w istniejącym rowie odwadniającym.	Ad 6. Projekt nie przewiduje wykonania ścieżki rowerowej podwieszanej (chodnik rampowy), poprowadzonej w istniejącym rowie odwadniającym.
	7. Z punktu widzenia realizacji zapisów Planów Założeń Ochronnych dla Puszczy Białowieskiej oraz po-	Ad 7. Planowana inwestycja powinna być zrealizowana przez wykonawcę robót z uwzględnieniem podnoszonej przez Wnioskodawcę kwestii. Budowa ścieżki powinna przebiegać pod nadzorem przyrodniczym.

	dejmowanych w ostatnim czasie prac przez Administrację Lasów Państwowych, w zakresie zwalczania gatunków obcych, bardzo ważną kwestią jest ograniczenie ich roznoszenia (zawlekania) przez ścieżkę (zarówno w czasie jej budowy jak i w czasie jej użytkowania), a w szczególności niecierpka drobnokwiatowego.	
	8. Część zjazdów prowadzi na teren Białowieskiego Parku Narodowego (osada Zwierzyniec oraz Ośrodek Hodowli Żubrów: 2 rezerwy hodowlane, miejsce zimowego dokarmiania (ostoja żubrów) i Rezerwat Pokazowy Żubrów), w związku z tym przy projektowaniu wykonania poniższych zjazdów należy uwzględnić obciążenie ciężkimi pojazdami o wadze do kilkudziesięciu ton (przewozy pasz, drewna, zwierząt, wywozy odpadów po sprzątaniu miejsc dokarmiania itd.): 37 + 198.80; 37 + 931.60; 38 + 691.80; 40 + 340.50; 42 + 459.00; 42 + 556.70.	Ad. 8. Zjazdy na drogi leśne na odcinku projektowanej ścieżki rowerowej (w tym m.in. w lokalizacji podanej przez Wnioskodawcę) zaprojektowano dla kategorii obciążenia ruchem KR3. Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni z mieszanki mineralno – asfaltowej.
	9. Dodatkowo przy zjeździe 40 + 340.50, który prowadzi m.in. do ostoi żubrów, należy uwzględnić bezpieczne i sprawne przemieszczanie się grup żubrów, aby nie powodować zagrożenia kolizjami z samochodami. Zaplanowane przy tym zjeździe rowy powinny być możliwie wypłycone i wąskie, aby były łatwe do pokonania dla żubrów w różnym wieku, w tym cieląt, tak by nie spowodować nagłego cofania się zwierząt na szosę, co zagraża bezpieczeństwu użytkowników drogi.	Ad 9. W rozwiązaniach projektowych ścieżki rowerowej zostanie uwzględnione bezpieczeństwo żubrów.
	10. Terminy i czas trwania prac przy wykonywaniu ww. zjazdów powinny uwzględniać konieczność zapewnienia dostępu do osady Zwierzyniec i rezerwatów Ośrodka Hodowli Żubrów, a ich nośność powinna być dostosowana do dużych obciążeń. 37 + 198.80 - jedyny dojazd do osady Zwierzyniec; będą wykonywane prace przez drogę wjazdową na	Ad 10. Przy ustalaniu terminów i czasu trwania robót budowlanych przy wykonywaniu zjazdów Inwestor weźmie pod uwagę konieczność dostępu do osady Zwierzyniec i rezerwatów Ośrodka Hodowli Żubrów dla pracowników, mieszkańców osady, obsługi koniecznej do opieki nad zwierzętami oraz zwiedzających. Inwestor powiadomi Białowieski Park Narodowy o planowanym terminie rozpoczęcia robót budowlanych oraz czasie ich trwania. Natomiast Wykonawca

		osadę - informacja o terminie prac istotna ze względu na dostęp pracowników i mieszkańców osady; 37 + 931.60 i 38 + 691.80 - dojazdy do 2 rezerwatów hodowlanych, będą przekopywane ze względu na ułożenie przepustu pod zjazdami - informacja o terminie prac istotna z punktu widzenia dojazdu do rezerwatów, nie mogą być oba dojazdy niedostępne w tym samym czasie ze względu na konieczność zapewnienia opieki zwierzętom; 42 + 459.00 i 42 + 556.70 - dojazdy do Rezerwatu Pokazowego Żubrow, informacja o terminie prac istotna z punktu widzenia dojazdu do Rezerwatu, nie mogą być oba niedostępne w tym samym czasie ze względu na dostępność dla zwiedzających.	robót zostanie zobowiązany, w przypadku robót na zjazdach, do wykonania zjazdów w porozumieniu z właścicielami działek w taki sposób, aby nie ograniczać całkowitego dostępu do działki. Nośność zjazdów zostanie dostosowana do dużych obciążeń.
		11. Przy zjeździe na drogę Narewowską 42 + 459.00 (dojazd do Rezerwatu Pokazowego Żubrow) stoją znaki kierunkowe "Rezerwat Pokazowy Żubrow" w formie kłód drewnianych, które prawdopodobnie będą zdemonutowane na czas wykonania ścieżki rowerowej. Po wykonaniu ścieżki prosimy o ponownie ich zamontowanie przy tym zjeździe.	Ad 11. Wszystkie istniejące znaki oraz oznaczenia, w tym znaki kierunkowe „Rezerwat Pokazowy Żubrow” konieczne do zdemonutowania na czas realizacji robót budowlanych w związku z budową ścieżki rowerowej, zostaną zamontowane ponownie przez wykonawcę robót. Teren inwestycji, a także jego otoczenie, wykonawca robót jest zobowiązany przywrócić do stanu pierwotnego.
		12. Pomimo, iż inwestycja jest planowana w pasie i bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego, to stanowi istotnie jego poszerzenie w zakresie rozmiaru i funkcji, dlatego powinna zostać wykonana ocena oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO). Zaś zgodnie z art. 172 Wytycznych operacyjnych do realizacji Konwencji światowego dziedzictwa, tego typu inwestycja powinna być zgłoszona do Komitetu UNESCO, za pośrednictwem Sekretariatu.	Ad 12. Wykonanie oceny oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęte w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędy Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.
14.	20.05.2020 r., godz. 12:01, e-mail		

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

	Wnioskodawca	Zdaniem Wnioskodawcy wystarczyłby pas dla rowerów służący także jako awaryjne pobocze. Skorzystają i rowerzyści, i kierowcy w sytuacji wypadku. I dodatkowo nie trzeba będzie rezygnować z drzew. Osobna ścieżka nie jest potrzebna w miejscu o niewielkiej gęstości zaludnienia.	Celem planowanej inwestycji jest budowa ścieżki rowerowej, a nie poszerzenie pasa drogowego drogi wojewódzkiej nr 689. Zaproponowane przez Wnioskodawcę rozwiązanie, tj. zaprojektowanie ścieżki rowerowej przy krawędzi jezdni było analizowane przez Inwestora. Takie rozwiązanie wiązałoby się z koniecznością poszerzenia korpusu drogowego wraz z odtworzeniem rowów, a tym samym z poszerzeniem pasa drogowego, co również prowadziłoby do wycinki drzew. Ponadto proponowane przez Wnioskodawcę rozwiązanie mogłoby znacząco wpłynąć na pogorszenie bezpieczeństwa rowerzystów.
15.	20.05.2020 r., pismo		
	Wnioskodawcy	Dotyczy: działki nr 269. Wniesienie sprzeciwu, dotyczącego budowy ścieżki rowerowej, ponieważ projekt obejmuje znaczne zajęcie działki Wnioskodawców, na której stoi budynek mieszkalny. Gdyby doszło do realizacji projektu ścieżka przebiegałaby tuż pod oknami Wnioskodawców.	
		Propozycja Wnioskodawców: 1. Przeniesienie budowy ścieżki rowerowej na przeciwległą stronę ulicy, gdzie domy mieszkalne są usytuowane w znacznej odległości od drogi 689 i nie kolidują z projektem. 2. Budowę ścieżki rowerowej od pomnika Geometryczny Środek Puszczy Białowieskiej przez ulicę Łowiecką do granicy państwa Polskiego, wówczas nie będzie zaburzać istniejącej infrastruktury. 3. Budowę ścieżki tylko w obrębie obszaru Puszczy Białowieskiej.	Ad 1. Proponowany przez Wnioskodawców wariant lokalizacji ścieżki rowerowej był przedmiotem analizy przez Inwestora. Zaprojektowanie ścieżki rowerowej po przeciwnej stronie drogi wojewódzkiej nr 689 wiązałoby się z zajęciem większej ilości nieruchomości prywatnych pod inwestycję. Ad 2. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Proponowany przez Wnioskodawców wariant przebiegu ścieżki jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym drogi wojewódzkiej z ewentualnym poszerzeniem tego pasa poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Ad 3.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			Przewidziana do realizacji ścieżka rowerowa na całym projektowanym odcinku tj. od Hajnówki do granicy państwa znajduje się w obszarze Puszczy Białowieskiej
16.	20.05.2020 r., e-mail/pismo Wnioskodawca	Proponowany wariant ścieżki prowadzi przez najstarszy rezerwat przyrody w Puszczy Białowieskiej, o ogromnej wartości przyrodniczej i krajobrazowej. Inwestycja oznacza trwałe przekształcenie minimum 6,3 ha terenu biologicznie czynnego pod inwestycję infrastrukturalną. Dodatkowo planowana jest budowa oświetlenia, zjazdów drogowych, systemu odwodnienia oraz obiektów inżynierskich. Taka ingerencja będzie znacząco negatywnie wpływać na podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy Białowieskiej dla turystów: przyrodę oraz naturalny krajobraz. Z uwagi na skalę inwestycji (21 km, ok. 3 metry szerokości ścieżki) należy przypuszczać, że przedsięwzięcie nie zmieści się w pasie drogowym i będzie ingerować w rezerwat przyrody im. Władysława Szafera. To miejsce o szczególnej wartości przyrodniczej, krajobrazowej i kulturowej - najstarszy po Parku Narodowym obszar objęty ochroną w Puszczy Białowieskiej. Wycięcie na tym terenie setek (?) drzew jest nie do pogodzenia z podstawowymi celami inwestycji tj. zwiększeniem walorów turystycznych tego wyjątkowego regionu. Wobec tak istotnego oddziaływania inwestycji sprzeciw budzi fakt, że nie przedstawiono alternatywnych wariantów przebiegu trasy. Wariantowa-	W ramach inwestycji została zaplanowana ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym. W koncepcji ścieżki przewidziane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oddzielające ścieżkę rowerową od istniejącej jezdni drogi. W ramach inwestycji planuje się przebudowę istniejących zjazdów drogowych w celu dostosowania do przyjętych rozwiązań projektowanej ścieżki oraz umożliwienia dostępu do dróg lokalnych, pożarowych, leśnych, prywatnych i innych. W przypadku przebiegu ścieżki poza terenami zabudowanymi przewidziano odwodnienie powierzchniowe z odprowadzaniem wody za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych do rowów przydrożnych. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektowanej ścieżki rowerowej w miejscowości Białowieża oraz w miejscowości Grudki planowane jest powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ze ścieżki do kanalizacji deszczowej, dalej do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, szczelnych zbiorników retencyjno-odparowalnych lub do projektowanego rowu. Ponadto w ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie.

	nie inwestycji jest niezbędnym elementem procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Procedura ta jest podstawą do jednoznacznego rozstrzygnięcia o dopuszczalności inwestycji. Z uwagi na fakt, że planowana budowa związana będzie ze znaczącą ingerencją w przyrodę rezerwatu przyrody (wycinka drzew) oraz obszaru Natura 2000 Puszcza Białowieska (dodatkowa bariera w migracji dziko żyjących zwierząt pogarszająca integralność obszaru), brak faktycznego wariantowania inwestycji pod kątem lokalizacji inwestycji i rozwiązań technicznych jest równoznaczny z naruszeniem przepisów prawa. Ścieżka rowerowa (rozumiana jako budowa nowej infrastruktury) poprowadzona w całości wzdłuż drogi wojewódzkiej jest mało atrakcyjnym rozwiązaniem dla turystów. Jak wskazuje analiza przeprowadzona na potrzeby opracowania Strategii Marki Puszczy Białowieskiej (Synergia 2015), miejsce to ma kojarzyć się turystom m.in. z następującymi wartościami: unikalność przyrody, uspokojenie rytmu życia, zrozumienie różnorodności przyrodniczej i kulturowej oraz symbioza człowieka z naturą. Obietnicą marki ma być “powrót do naturalnego rytmu życia”, a jej esencją hasło “Puszcza Białowieska – zwolnij naturalnie”. Należy zadać pytanie, w jaki sposób to wrażenie będzie umacniane w odwiedzających, którzy zdecydują się na podróż rowerem w towarzystwie hałaśliwego ruchu samochodowego. Co więcej, poszerzenie wyciętego pasa drzew obniży walory krajobrazowe dla wszystkich użytkowników drogi Hajnówka-Białowieża, także zmotoryzowanych. Analizując projekt ścieżki rowerowej należy wziąć pod uwagę oddziaływanie na zdrowie jej użytkowników.	Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym, a tym bardziej na terenach leśnych, w tym na terenie Rezerwatu Szafera. Zaprojektowanie obiektów inżynierskich na trasie ścieżki rowerowej jest konieczne z uwagi na przekraczanie przeszkód terenowych takich jak: kolejka wąskotorowa, cieki, rowy, przepusty. W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano do realizacji 3 obiekty mostowe w postaci kładek: w km ok. 30+049 nad kolejką wąskotorową, w km ok. 37+311 nad ciekiem Krynica, w km ok. 45+811 nad ciekiem Kliczyniówka w ciągu planowanej ścieżki. Odwodnienie kładek realizowane będzie za pomocą spadków poprzecznych. Projektuje się także wykonanie przepustów, m.in. w: km ok. 28+967, km ok. 31+209, km ok. 32+599, km ok. 34+110, km ok. 35+742, km ok. 40+606, km ok. 44+642, km ok. 46+262, km ok. 47+811. W ramach inwestycji przewiduje się pozostawienie istniejących przepustów pod drogą oraz budowę nowych przepustów pod ścieżką rowerową. Projektuje się także wykonanie przepustów pod zjazdami i drogami bocznymi tam, gdzie to konieczne. Na udostępnionej koncepcji projektowej uwidocznione zostały przeprawy przez cieki (kładki, przepusty) i kolejkę wąskotorową. Poszerzenie pasa drogowego w ramach inwestycji jest zmienne na całej długości ścieżki i może sięgać od około 1 do 10 m w miejscach budowy obiektów inżynierskich. Część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Szacuje się około 4400 drzew przeznaczonych do wycinki na obszarze objętym inwestycją, jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 56% stanowią drzewa zlokalizowane poza pasem drogowym, z czego ok. 44% znajduje się na terenie Rezerwatu Szafera. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r.
--	--	--

	ków. Droga wojewódzka 689 obsługuje cały ruch samochodowy na trasie Hajnówka- Białowieża, pociąga więc za sobą największe negatywne efekty zdrowotne dla rowerzystów decydujących się pokonać tę trasę. 1. Negatywny efekt zdrowotny związany z emisją zanieczyszczeń powietrza wywołanych ruchem samochodowym. Jak wskazuje raport WHO (REVI-HAAP 2013) w pobliżu dróg notowane są wyższe stężenia bardzo drobnych pyłów zawieszonych, tlenku węgla, dwutlenku azotu, węglowodorów aromatycznych oraz metali ciężkich. Emisja zanieczyszczeń pochodzi z rury wydechowej, ale także ze ścierania klocków hamulcowych oraz unoszonych z powierzchni jezdni pyłów. Ekspozycja na zanieczyszczenia jest w przypadku analizowanej drogi wzmacniana przez tzw. efekt kanionu drogowego, skutkujący zmniejszonym przewietrzaniem przestrzeni pomiędzy ścianami lasu. Podwyższone stężenie zanieczyszczeń przekłada się na szereg negatywnych efektów zdrowotnych, w tym m.in. zwiększone ryzyko zachorowań na choroby układu krążenia, układu oddechowego, astmę czy raka płuc. 2. Poprowadzenie ścieżki wzdłuż drogi, na której samochody poruszają się z prędkością 80 czy 90 km na godzinę podwyższa ryzyko wystąpienia negatywnych konsekwencji zdrowotnych ekspozycji na hałas. Samochód osobowy jadący z prędkością 90 km/h oznacza dla rowerzysty - oddalonego zaledwie o kilka metrów od pasa jezdni - ekspozycję na dźwięk sięgający 80 dB (Ellebjerger 2008). Hałas jest klasyfikowany przez WHO jako druga najistotniejsza - po zanieczyszczeniu powietrza - środowiskowa przyczyna negatywnych konsekwencji zdrowotnych.	Ponadto z wariantami planowanej inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Wariant II ścieżki rowerowej, który został wybrany jako planowany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu w porównaniu do pozostałych wariantów; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne w porównaniu z pozostałymi wariantami. Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotarcie do ważniejszych punktów krajobrazowych. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor nie może inwestować na terenach
--	---	---

	Inwestor nie wziął jednak pod uwagę możliwych alternatyw dotyczących rozwoju turystycznego regionu oraz zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu rowerzystów, w tym przede wszystkim - zamiast budowy nowej infrastruktury związanej z asfaltowaniem oraz wycinką drzew - przygotowanie koncepcyjne oraz prawidłowe oznakowanie już istniejących szlaków rowerowych po Puszczy Białowieskiej, których łączna długość wynosi kilkaset kilometrów. Na trasie Hajnówka-Białowieża został już wytyczony szlak rowerowy Green Velo, najbardziej rozpoznawalna trasa rowerowa w Polsce. Przebiega ona Trybą Hajnowską i dalej przez Budy, Teremiski, Pogorzelce do Białowieży. To jest przesłanka wskazująca na konieczność uwzględnienia tego wariantu przebiegu jako alternatywnego wobec zaproponowanego w projekcie. Poprowadzenie ścieżki przez te miejscowości stwarzałoby szansę na rozwój istniejących i nowopowstałych punktów obsługi ruchu turystycznego - np. sklepu, kawiarni, warsztatu, miejsc noclegowych. Byłby to zatem krok w stronę bardziej zrównoważonego przestrzennie wykorzystania potencjału rozwojowego tego obszaru i zapewnienia nowych impulsów do rozwoju przyjaznej dla środowiska działalności gospodarczej. Ruch turystyczny w Puszczy Białowieskiej jest bowiem w znacznym stopniu skoncentrowany w miejscowości Białowieża (wg danych Banku Danych Lokalnych GUS tu mieści się większość miejsc noclegowych w skali powiatu hajnowskiego) oraz przy Zagrodzie Pokazowej Żubrów (średnio 147.7 tys. odwiedzin rocznie w latach 2015-17). Budowa ścieżki wzdłuż drogi wojewódzkiej nie pozwala na bardziej równomierne wykorzystanie potencjału rozwojowego turystyki. Forma udostępnionego materiału jest niepełna i	nie będących jego własnością. Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Opis zakresu rzeczowego inwestycji został udostępniony na etapie postępowania przetargowego na stronie internetowej PZDW w Białymstoku, ponadto koncepcja projektowa została omówiona na spotkaniu konsultacyjnym w dniu 11.12.2019 r. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Na trasie projektowanej ścieżki tj. Hajnówka-granica państwa PZDW w Białymstoku wykonało pomiary ruchu w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2015. Średni dobowy ruch roczny rowerów na tym odcinku wyniósł 21. Należy jednak zaznaczyć, że w sezonie letnim zwłaszcza w weekend ruch rowerowy jest znacznie większy. W ciągu roku zostały wykonane 4 pomiary ruchu, dla których uzyskano poniższe wyniki: w dniu 24.03.2015 r. (wtorek) – 7 rowerów, 16.07.2015 r. (czwartek) – 26 rowerów, 19.07.2015 r. (niedziela) – 189 rowerów oraz 13.12.2015 r. (niedziela) – 2 rowery. W bieżącym roku kontynuowane są przez PZDW pomiary ruchu wykonywane w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2020. Pomiary z uwagi na pandemię covid 19 częściowo zostały
--	---	--

		niewystarczająca na potrzeby zapoznania się ze szczegółowym zakresem planowanego przedsięwzięcia. Projektant udostępnił jedynie projekt techniczny, pomijając jakikolwiek opis zakresu rzeczowego inwestycji, który niewątpliwie istnieje (choćby w formie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia). Z uwagi na brak podstawowych informacji o zakresie planowanej inwestycji, udostępnione materiały nie pozwalają na szczegółową analizę oraz wniesienie stosownych uwag i wniosków. Z projektu technicznego nie dowiemy się jaki jest status formalno-prawny inwestycji; czy przeprowadzono już inwentaryzację przyrodniczą terenu, na jaki będzie oddziaływać przedsięwzięcie; czy przeprowadzono ocenę wpływu na środowisko i obszar Natura 2000 Puszcza Białowieża, uwzględniając oddziaływania bezpośrednie, pośrednie oraz skumulowane z innymi planowanymi oraz istniejącymi przedsięwzięciami; czy przeprowadzono analizę rozkładu ruchu rowerowego w Puszczy i oszacowano zapotrzebowanie na tego typu inwestycję. Informacje te są niezbędne do rozważenia czy realizacja inwestycji jest dopuszczalna z punktu widzenia ochrony przyrody, krajobrazu i zrównoważonej turystyki. Co więcej, brak opisu przedsięwzięcia w języku niespecjalistycznym znacznie ogranicza dostęp do informacji dla zainteresowanych grup społecznych, zamieniając proces konsultacji w fikcję. Z uwagi na powyższe wyrażam negatywne stanowisko w stosunku do projektowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża oraz wnoszę o przygotowanie i przedstawienie alternatywnych wariantów, które realnie wpiszą się w koncepcję zrównoważonego rozwoju regionu.	przesunięte na rok 2021. W związku z powyższym wyniki z pomiarów zostaną opracowane pod koniec roku 2021. Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszali i nadal zgłaszają władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turyści. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieżskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieżskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szajfer. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689.
17.	20.05.2020 r., godz. 13:42,		

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

	e-mail		
	Wnioskodawca	Zdaniem Wnioskodawcy bestialstwem jest wycinka lasu w Rezerwacie Władysława Szafera pod ścieżkę rowerową nie biegnącą pod okapem drzew. Szeroki rów oddzielający drogę od ścieżki, drugi rów spowodują wylesienie szerokiego pasa lasu. Podróżowanie taką ścieżką nie będzie miało nic wspólnego z podziwianiem przyrody.	Inwestor planuje budowę ścieżki rowerowej z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane zarówno przez władze lokalne, jak i mieszkańców gminy Hajnówka i Białowieża jak również turystów. Planowana inwestycja ma m.in. na celu zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów jako niechronionych uczestników dróg na odcinku DW 689 Hajnówka - Białowieża –granica państwa. Inwestycja przewiduje przebudowę istniejących już rowów z ewentualną budową nowych odcinków. Szerokość dna rowu została przyjęta jako min. wymagana warunkami technicznymi projektowania dróg. W koncepcji zaprojektowano rowy o głębokości około 0,5 m-1 m, nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oraz szerokości dna rowu ok. 0,4 m. Znaczna część inwestycji zlokalizowana będzie w pasie drogowym Inwestora i około 50% drzew przeznaczonych do wycinki znajduje się w pasie drogowym. Realizacja inwestycji umożliwi rowerzystom, pieszym w bezpieczny sposób poruszanie się na odcinku Hajnówka – granica państwa w pięknych okolicznościach przyrody.
18.	20.05.2020 r., godz. 12:18, e-mail		
	Wnioskodawcy	Wniosek o zaprzestanie inwestycji opublikowanej na stronie PZDW w Białymstoku i o poprowadzenie inwestycji alternatywną trasą drogą Hajnowską lub innymi drogami leśnymi. Od 2009 roku Wnioskodawcy zajmują się organizowaniem wycieczek w Puszczy Białowieskiej. Obsługują ponad 300 turystów rocznie. Ścieżka rowerowa wzdłuż drogi asfaltowej w takim miejscu nie będzie atrakcyjna dla turystów. Wnioskodawcy jako biuro, organizator turystyki, ani ich klienci nie będą ze ścieżki korzystać. Znacznie przyjemniej będzie się jechać drogą Hajnowską lub innymi trybami przez las. Wnioskodawcy uważają, za skandaliczne wycinanie pod ścieżkę rowerową części Rez. im. Władysława Szafera - jednego z najcenniejszych rezerwatów w Puszczy. Wnioskodawcy nie zaprzeczają, że ścieżka	Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszali i nadal zgłaszają władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turyści. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Realizacja inwestycji umożliwi rowerzystom, pieszym w bezpieczny sposób poruszanie się na odcinku Hajnówka – granica państwa w pięknych okolicznościach przyrody. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		jest potrzebna, marzą o fajnej trasie rowerowej - szybkiej i wygodnej, ale chcieliby, żeby takie inwestycje były planowane rozsądnie i po dogłębnych analizach, a dodatkowo, żeby były projektowane nowocześnie, a nie po linii najmniejszego oporu. Planowana ścieżka ma przebiegać w obiekcie światowego dziedzictwa UNESCO i to ten tytuł gwarantuje, że nasza Puszcza jest unikatową w skali świata atrakcją turystyczną, zbudowanie infrastruktury niszczącej ten obiekt dodatkową atrakcją dla samego obiektu i regionu nie będzie. Wnioskodawcy zaznaczają, iż ścieżek turystycznych jest na świecie niezliczona ilość, natomiast przyrodniczych obiektów UNESCO tylko 213, a tylko jeden z nich znajduje się w ich powiecie.	Proponowany przez Wnioskodawców wariant przebiegu ścieżki jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.
19.	20.05.2020 r., pismo		
	Wnioskodawca ZIELONE MAZOWSZE	Wnioskodawca docenia uwzględnienie postulatu zapewnienia spójności drogi dla rowerów z siecią drogową poprzez uzupełnienie brakujących wlotów na skrzyżowaniach z drogami poprzecznymi. W projekcie wciąż brakuje jednak zjazdu z drogi rowerowej do pierwszej bramy (bliżej Hajnówki) na cmentarz prawosławny. Wnioskodawca wnosi o jego uzupełnienie w tym zakresie. Drogę dla rowerów należy zabezpieczyć przy pomocy słupków umieszczonych w jej osi w miejscach, gdzie może dochodzić do nielegalnego parkowania - dotyczy to w szczególności takich miejsc, jak cmentarze, zwierzyńiec, obszary mocno zamieszkane.	W koncepcji projektu ścieżki rowerowej na wniosek Wnioskodawcy został zaprojektowany zjazd na cmentarz w km 28+300. Nie ma zasadności projektowania kolejnego zjazdu w odległości około 70 m od wyżej wymienionego zjazdu. Projektant przeanalizował możliwość zastosowania proponowanych przez Wnioskodawcę rozwiązań. Należy zaznaczyć, że zgodnie z przepisami obowiązuje zakaz zatrzymywania pojazdów m. in. na ścieżce rowerowej, przejazdach dla rowerzystów, przejściach dla pieszych w odległości mniejszej niż 10 m za przejazdami i przejściami, na skrzyżowaniach i w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania, a łamanie przepisów kodeksu drogowego należy zgłaszać odpowiednim organom ścigania.
20.	20.05.2020 r., godz. 12:14, e-mail		

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

Wnioskodawca	Proponowany przebieg trasy ścieżki rowerowej jest zdaniem Wnioskodawcy nie do przyjęcia. 1. Ścieżka rowerowa z Hajnówki do Białowieży jest bardzo potrzebna zarówno przybywającym tu masowo turystom, jak i mieszkańcom. Jednak powinna ona przebiegać inną trasą. 2. Realizacja proponowanej przez PZDW trasy wymaga wycięcia wielkiej liczby drzew w pasie szerokości do 5 m na długości 21 km, w tym na wielu kilometrach w rezerwacie przyrody "Rezerwat Krajobrazowy im. prof. Władysława Szafera". 3. Trasa będzie wymagała ingerencji (całkowitej dewastacji) pasa Puszczy Białowieskiej, będącej na liście Dziedzictwa Światowego UNESCO, w tym na długości wielu kilometrów w strefie 1 i 11. Jest mało prawdopodobne uzyskanie zgody UNESCO na tak drastyczne naruszenie obiektu, zwłaszcza, że jest możliwy wariant przebiegu ścieżki rowerowej nie naruszający tych najcenniejszych partii lasu. 4. Proponowana trasa będzie naruszać siedliska oraz zagrozi szeregu gatunkom z list Dyrektywy Siedliskowej i Dyrektywy Ptasiej, gdyż jest to obszar Natura 2000 (PLC200004 Puszcza Białowieska). 5. Jest pewne, że w wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko taka inwestycja nie zostanie dopuszczona do realizacji.	Ad.1 Inwestor wybrał do ewentualnej realizacji prezentowany wariant ścieżki rowerowej zarówno z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców, ale przede wszystkim w celu ograniczenia zajęcia terenów znajdujących się poza pasem drogowym dw689, a tym samym zmniejszenia ingerencji w przyrodę. Ponadto w wybranym wariantcie zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych. Ad.2 Na potrzeby budowy ścieżki rowerowej planowana będzie wycinka drzew i krzewów na obszarze objętym inwestycją. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 50% stanowią drzewa zlokalizowane w pasie drogowym Inwestora, pozostała ilość drzew przeznaczonych do wycinki znajduje się poza pasem drogowym, w tym na terenie Rezerwatu Szafera. Ad.3 Wykonanie oceny oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęte w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędy Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO. Ad.4 Dla inwestycji jest przeprowadzana ocena oddziaływania na środowisko i zostanie sporządzony raport oddziaływania inwestycji na środowisko. Ad.5 Inwestor realizuje i będzie realizował inwestycję wyłącznie w oparciu o aktualne przepisy prawne i zgodnie z opiniami, decyzjami, postanowieniami wydanymi w sprawie.
---------------------	--	---

			Inwestor złożył już do odpowiedniego organu wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organ w drodze postanowienia nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji. Jak wspomniano w Ad.4, przeprowadzana ocena oddziaływania na środowisko i zostanie sporządzony raport.
	6. Zastanawiające jest, dlaczego do konsultacji społecznych nie przedstawiono co najmniej trzech równorzędnych propozycji przebiegu trasy ścieżki rowerowej, zachęcając do wypowiedzania się tylko w sprawie narzuconego już przebiegu wzdłuż szosy Hajnówka- Białowieża. Czy chcemy powtórzyć sytuację, która miała miejsce w dolinie Rospudy? Wniosekodawca sądził, że po tamtym doświadczeniu wszyscy inwestorzy, w tym zwłaszcza instytucje państwowe, wyciągnęły wnioski i uczciwie przedstawia wszystkim zainteresowanym alternatywne trasy do wyboru (pokazując ich atuty i minusy). Kontynuowanie prac w obecnie obranym kierunku tylko przysporzy niepotrzebnych kosztów. W interesie Inwestora i społeczeństwa, jest zakończenie rozpoczętych procedur i rozpoczęcie właściwego wariantowania.	Ad.6 Dla planowanej inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Jednocześnie należy wskazać, że PZDW w Białymstoku, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom zainteresowanych stron, udostępnił dodatkowo do wglądu, poza konsultacjami społecznymi, preferowany wariant ścieżki rowerowej do dnia 22.05.2020 r.	
	7. Z punktu widzenia ochrony przyrody i długofalowych interesów lokalnych społeczności najkorzystniejszy byłby przebieg trasy wzdłuż linii kolejowej Hajnówka- Białowieża, obok torów, po szerokim odlesionym od ponad wieku pasie. Byłoby to bezpieczniejsze niż na trasie wzdłuż szosy, gdyż niebezpieczeństwo ze strony przewracających się podczas wichury drzew zmalałoby niemal do zera. Byłoby to też bardziej atrakcyjne dla turystów, bo ruch pociągów od wielu lat już nie istnieje. Ewentualne	Ad.7 Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Proponowany przez Wniosekodawcę wariant przebiegu ścieżki jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.	

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
*„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”*

		przejazdy turystyczne (z zasady okazjonalne) kolejną w przyszłości mogłyby być dodatkową atrakcją dla rowerzystów. Brak tu spalin przejeżdżających samochodów, są piękne widoki, możliwość obserwacji zwierząt, kontemplacji... Odsunięta od torów ścieżka rowerowa nie koliduje z ewentualnym ruchem kolejowym. Wnioskodawca zwraca się do z prośbą o rozważenie powyższych argumentów. Jednocześnie prosi o podjęcie inicjatywy (wspólnie z powiatem hajnowskim, lokalnymi samorządami, PKP oraz z Lasami Państwowymi) opracowania projektu i realizacji bezpiecznej dla ludzi i przyrody oraz atrakcyjnej ścieżki rowerowej z Hajnówki do Białowieży.	
21.	21.05.2020 r., godz. 10:00, e-mail		

	Wnioskodawca	Prośba o pozytywne zaopiniowanie drogi rowerowej wzdłuż torów kolejowych z Hajnówki do Białowieży (jeśli w ogóle konieczna). Niszczenie obiektu dziedzictwa narodowego UNESCO poprzez budowę drogi rowerowej, poprzez którą spowodowana będzie wycinka drzew Rezerwatu Krajobrazowego im. Szafera jest zadaniem nieodpowiedzialnym, nieuzasadnionym ani ekonomicznie, ani przyrodniczo, ani krajobrazowo. Zmiana całej gospodarki wodnej, zieleni zostanie zaburzona poprzez budowę tak szerokiej drogi wraz z rowami itp. Wnioskodawca zgłasza protest przeciw budowie drogi rowerowej wzdłuż drogi asfaltowej z Hajnówki do Białowieży powodującej za dużą ingerencję w Puszcę Białowieską.	Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie przyległych gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszali i nadal zgłaszają władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turyści. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Planowana inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689.
22.	22.05.2020 r., godz. 10:46, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca prosi o potwierdzenie, czy prawdą jest, że na potrzeby ścieżki rowerowej zostanie wycięte 4400 drzew. Wnioskodawca wskazuje, że Inwestor planuje wycinkę drzew i wybetonowanie ścieżki rowerowej dla około 10 rowerów, które jeżdżą w ciągu doby, w dobie kryzysu klimatycznego, suszy, ocieplenia. Drzewa są sprzymierzeńcem w dobie zmiany klimatycznej dają cień, utrzymują wodę w glebie, są siedliskiem wielu gatunków ptaków i innych zwierząt. Wnioskodawca pyta, kto jest odpowiedzialny za	Prawdą jest, iż na obszarze objętym planowaną inwestycją szacuje się około 4400 drzew przeznaczonych do wycinki. Inwestorem jest Województwo Podlaskie reprezentowane przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku. Należy jednak zaznaczyć, że zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszali i nadal zgłaszają władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turyści. Na tym etapie planowania inwestycji nie są znane koszty jej ewentualnej realizacji. Kosztorys inwestorski zostanie opracowany po sporządzeniu dokumentacji wykonawczej.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
*„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”*

		projekt, kto jest jego pomysłodawcą, ile będzie kosztował i chyba kiedy będzie realizowany?	
23.	22.05.2020 r., godz. 07:24 email		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca uważa, że zaproponowany wariant ścieżki nie jest dobry. Domaga się, aby zgodnie z prawem zostały przedstawione jeszcze dwa warianty. Każda inwestycja powinna mieć trzy warianty do oceny. Trzeba wybrać optymalny, który jak najmniej ingeruje w przyrodę, albo zaniechać tej niepotrzebnej inwestycji.	Dla planowanej inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji ścieżki rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzonych w grudniu 2019 r., przedstawione warianty są realne do wykonania przez PZDW w ramach planowanej Inwestycji. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Inwestor wybrał do możliwej realizacji prezentowany wariant ścieżki rowerowej zarówno z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców), ale przede wszystkim w celu ograniczenia zajęcia terenów znajdujących się poza pasem drogowym dw689, a tym samym zmniejszenia ingerencji w przyrodę. Ponadto w wybranym wariantcie zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotarcie do ważniejszych punktów krajobrazowych.
24.	22.05.2020 r., godz. 07:16, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca dowiedział się o planowanej inwestycji ścieżki rowerowej Hajnówka – Białowieża oraz planowanej wycince około 4400 drzew w puszczy	Inwestor planuje zrealizować budowę ścieżki rowerowej z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane zarówno przez władze lokalne, jak i mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża oraz turystów.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		białowiejskiej, w tym wiele z rezerwatu Szafera. Zdaniem Wnioskodawcy jest to zbyt duży koszt przyrodniczy. Wnioskodawca w imieniu swoim i innych (?) nie chce realizacji tej ścieżki i dodatkowej infrastruktury takim kosztem. Wnioskuję o szacunek dla przyrody i ochrony przyrody. Ruch rowerowy z powodzeniem może odbywać się po szosie Hajnówka - Białowieża. Nie jest ona nadmiernie uczęszczana. Zdaniem Wnioskodawcy nie należy wprowadzać więcej infrastruktury i więcej ludzi do najbliższych miejsc w Polsce. Należy chronić dzikość, florę i faunę i dbać o nie dla następnych pokoleń!	Znaczna część inwestycji zlokalizowana będzie w pasie drogowym Inwestora i około 50% drzew przeznaczonych do wycinki znajduje się w pasie drogowym. Realizacja inwestycji umożliwi rowerzystom, pieszym w bezpieczny sposób poruszanie się na odcinku Hajnówka – granica państwa w pięknych okolicznościach przyrody. Wykorzystanie pasa jezdni dw689 jako drogi dla rowerów zagraża bezpieczeństwu i życiu uczestników ruchu.
25.	22.05.2020 r., godz. 00:41, e-mail		
	Wnioskodawca	Projekt przewiduje poprowadzenie nowej, wydzielonej trasy rowerowej łączącej Hajnówkę z Białowieżą. Zaplanowano przeprowadzenie trasy wzdłuż istniejącej drogi wojewódzkiej 689 (droga utwardzona, asfaltowa, po jednym pasie w każdym z kierunków ruchu). Droga na większej części swojej długości objętej planowaną inwestycją prowadzi przez rezerwat florystyczny im. Szafera. Planowana inwestycja przewiduje wykroczenie poza pas drogowy, który i tak został już wcześniej poszerzony (przy ostatniej przebudowie wym. drogi wojewódzkiej). W efekcie tego wykroczenia poza pas drogowy, projekt przewiduje wycinkę minimum 2200 drzew w rezerwacie przyrody. Uwagi do projektu są następujące:	Planowana inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego dw689. Koncepcja ścieżki rowerowej została zaprojektowana również poza pasem drogowym DW 689. Szerokość pasa inwestycji jest zmienna na całej długości ścieżki i wynosi około 5-7 m, zaś w miejscach przekraczania obiektów inżynierskich wynosi około 10-12 m. Część planowanej inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera.
		1. Według zapisów Ustawy o Ochronie Przyrody, cit: "Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, po zasię-	

	gnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska, może zezwolić na obszarze rezerwatu przyrody na odstępstwa od zakazów, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to uzasadnione potrzebą: 1) ochrony przyrody lub 2) realizacji inwestycji liniowych celu publicznego lub realizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej o nieliniowym charakterze w celu związanym z zapewnieniem telekomunikacji na obszarze rezerwatu przyrody, w przypadku braku rozwiązań alternatywnych i po zagwarantowaniu kompensacji przyrodniczej w rozumieniu art. 3 objaśnienie pojęć pkt 8 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska". W niniejszym przypadku nie zachodzi przypadek braku rozwiązań alternatywnych, w związku z tym przeprowadzenie wym. inwestycji w tej postaci nie ma uzasadnienia ustawowego. 2. Obszar, przez który będzie poprowadzona planowana inwestycja, stanowi również obszar Natura 2000 "Puszcza Białowieska" PLC200004, ustanowiony na podstawie Dyrektywy Siedliskowej oraz Dyrektywy Ptasiej Unii Europejskiej. Przepisy mówią, że lokalizowanie inwestycji na terenie, gdzie ustanowiono Obszar Natura 2000 jest możliwe wyłącznie w przypadku uprzedniego przedstawienia innych wariantów realizacji inwestycji (w tym przypadku przebiegu drogi rowerowej) i po udowodnieniu, że żaden z alternatywnych wariantów nie jest możliwy do zrealizowania lub że są one mniej korzystne dla środowiska. O ile wiem, taka analiza nie została przeprowadzona, a przynajmniej nie została zaprezentowana w udostępnionych dokumentach projektowych. Na tej podstawie można stwierdzić,	Ad 1. i 2 Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji ścieżki rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzonych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Inwestor wybrał do planowanej realizacji prezentowany wariant ścieżki rowerowej zarówno z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców), ale przede wszystkim w celu ograniczenia zajęcia terenów znajdujących się poza pasem drogowym dw689, a tym samym zmniejszenia ingerencji w przyrodę. Ponadto w wybranym wariantcie zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych.
--	--	--

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

	że procedura wyznaczania przebiegu trasy nie została zakończona. 3. Obszar, przez który będzie prowadzona planowana inwestycja (poza istniejącym pasem drogowym), stanowi również obszar Światowego Dziedzictwa Organizacji Narodów Zjednoczonych do spraw Oświaty, Nauki i Kultury (UNESCO). Jako rezerwat przyrody, znajduje się on w pierwszej strefie ochronnej, w której zakazane są wszelkie działania postronne, w tym również modernizacja istniejących oraz budowa nowych dróg i traktów utwardzanych. W świetle tego przepisu realizacja wymienionej inwestycji w planowanym miejscu jest całkowicie niemożliwa (np. w: https://www.lasv.qov.pl/Dl/informacie/aktualnosci/puszcza-bialowieska-od-40-lat-w-unesco).	Ad 3. Wykonanie oceny oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęte w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędu Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.
--	--	--

		4.Przebieg projektowanej trasy rowerowej zaproponowany w niniejszym projekcie nie jest jedynym możliwym (por. uwagi nr 1 i 2). W istocie trasa rowerowa łącząca Hajnówkę i Białowieżę już istnieje. Przebiega ona od Hajnówki trybem Hajnowskim do trybu Zwierzynieckiego (szlak rowerowy Green Velo), a następnie drogą asfaltową przez miejscowości Budy, Teremiski i Pogorzelce do Białowieży, kończąc się na wysokości hotelu "Żubrówka" w Białowieży. Trasa ta jest często wykorzystywana i bardzo ceniona przez turystów. W przypadku tej trasy wskazane byłoby z pewnością poprawienie dróg gruntowej na trybie Hajnowskim (uzupełnienie i konserwacja nawierzchni szutrowej) oraz szczegółowe wyznaczenie przebiegu przez Budy, Teremiski i Pogorzelce. Drugim alternatywnym przebiegiem (przy tym krótszym od wskazanego wcześniej) będzie poprowadzenie drogi rowerowej wzdłuż dawnej linii kolejowej Hajnówka - Białowieża. W razie, gdyby żaden z powyższych wariantów z jakichś względów nie został uznany za optymalny, pozostaje jeszcze możliwość wykorzystania jako trasy rowerowej istniejącego trybu Jagiellońskiego. Należy podkreślić, że żaden z proponowanych trzech wariantów alternatywnych nie wymaga ingerencji w obszar rezerwatów przyrody, co za tym idzie, nie rodzi problemów prawnych, jakie wiążą się z trasą zaproponowaną w przedstawionym projekcie (wzdłuż drogi 689).	Ad 4. Inwestor planuje zrealizować budowę ścieżki rowerowej z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane zarówno przez władze lokalne, jak i mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża oraz turystów. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Proponowane przez Wnioskodawcę warianty przebiegu ścieżki: na trybie Hajnowskim, przez Budy, Teremiski i Pogorzelce, wzdłuż linii kolejowej lub trybu Jagiellońskiego nie mogą być zrealizowane przez Inwestora.
26.	22.05.2020 r., e-mail/pismo Wnioskodawca	Wnioskodawca jako mieszkanka, użytkowniczka puszcząskich tras rowerowych oraz lokalna przedsiębiorczyni w branży turystycznej przekazuje uwagi odnośnie przedstawionego projektu.	Ad.1 Planowana inwestycja będzie realizowana z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów.

		1. Projekt zakłada ogromną i niedopuszczalną na terenie Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Białowieża Forest” oraz sieci Natura 2000 wycinkę drzew - ok. 4400 szt., w tym wycinkę drzew na terenie Rezerwatu Krajobrazowego im. Władysława Szafera. Taka ingerencja w drzewostan Puszczy niszczy wyjątkową wartość oraz niepowtarzalny krajobraz, dla których to walorów przyjeżdża co roku wielu turystów z Polski i z zagranicy. Wnioskodawca ma kontakt z wieloma przyjezdnymi gośćmi, dla których Puszcza Białowieża ma ogromną wartość i z rozmów z nimi wynika, że tego typu inwestycje, które rażąco naruszają i niszczą przyrodę Puszczy spotkają się ze zdecydowanym, negatywnym odbiorem ze strony turystów. Ludzie cenią sobie komfort i wygodę, ale na pewno nie kosztem takiej hekatombi drzew. Z uwagi na negatywne skutki zmiany klimatu władze na szczeblu wojewódzkim powinny planować wszelkie inwestycje z poszanowaniem środowiska naturalnego oraz mając na uwadze to, że każde drzewo przyczynia się do ochładzania temperatury powietrza., zatrzymywania wody w glebie, sprzyja mikroklimatowi, pomaga oczyszczać powietrze. Nie możemy pozwolić sobie na tego typu dewastującą środowisko naturalne inwestycję. Dbajmy o potrzeby mieszkańców oraz turystów, ale z głową. Tak dla inwestycji, nie dla dewastacji. 2. Przedstawiona dokumentacja projektowanej ścieżki rowerowej jest zbyt ogólna. Projekty przedstawione do konsultacji powinny być opublikowane w sposób wyczerpujący i przejrzysty, że szczegółowym opisem technicznym.	Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów, czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego DW689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym pozyskaniem przyległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwestycji. W związku z powyższym część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Na potrzeby budowy ścieżki rowerowej planowana jest wycinka drzew i krzewów na obszarze objętym inwestycją. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 50% stanowią drzewa zlokalizowane w pasie drogowym Inwestora, pozostała ilość drzew przeznaczonych do wycinki znajduje się poza pasem drogowym, w tym na terenie Rezerwatu Szafera. Dla planowanej inwestycji zostanie wykonana ocena oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO), która zostanie ujęta w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO. Ad 2. Konsultacje społeczne dla inwestycji zostały przeprowadzone w grudniu 2019 r. W ramach konsultacji można się było zapoznać z wariantami inwestycyjnymi oraz szczegółową dokumentacją techniczną. Z dokumentacją dotyczącą inwestycji można zapoznać się w siedzibie Inwestora, po telefonicznym uzgodnieniu terminu spotkania.
--	--	---	--

		3. Konsultowany projekt został przedstawiony tylko w jednym wariantcie, bez możliwości porównania z innymi możliwymi wariantami przebiegu ścieżki, co pozwoliłoby na lepsze odniesienie się do proponowanych rozwiązań.	Ad 3. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r.
		4. Proponowane w projekcie rozwiązania techniczne tj. głębokie rowy, czy też obecność barierek będą stanowiły znaczącą barierę dla migracji dzikich zwierząt.	Ad 4. Inwestycja, w tym rowy odwadniające ścieżkę rowerową zostały zaprojektowane zgodnie z aktualnymi przepisami, w tym Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.). W rozwiązaniach projektowych ścieżki rowerowej zostanie uwzględnione bezpieczeństwo zwierząt. Ścieżka rowerowa zostanie zaprojektowana o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Mniejsza szerokość i wysokość korony ścieżki rowerowej będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Należy dodać, że w pasie drogowym istnieje już rów odwadniający drogę dw689.
		5. Usytuowanie ścieżki rowerowej bezpośrednio wzdłuż drogi wojewódzkiej nie będzie stanowiło atrakcji turystycznej ani nie będzie zapewniało bezpieczeństwa jej użytkownikom - z uwagi na zanieczyszczenie spalinami (bardzo duże w sezonie turystycznym) oraz wysoki poziom hałasu tak usytuowana ścieżka może stanowić zagrożenie dla zdrowia	Ad 5. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do ewentualnej realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników w ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej;

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		rowerzystów. W związku z powyższym negatywnie oceniam przedstawiony projekt ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża.	- zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu w porównaniu do pozostałych wariantów; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne w porównaniu z pozostałymi wariantami; Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji.
27.	21.05.2020 r., godz. 23:47, e-mail (do Projektanta), 22.05.2020 r., godz. 00:07 (do Inwestora)		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca uważa, że zaproponowany przebieg ścieżki nie powinien zostać zaakceptowany z następujących powodów: - Przyjemność z jazdy na rowerze: Wnioskodawca jest osobą przemieszczającą się z Białowieży do Hajnówki rowerem i zawsze dąży do wyboru trasy jak najspokojniejszej, pozbawionej w miarę możliwości ruchu samochodowego. Nie chciałby jeździć wzdłuż trasy tak ruchliwej jak droga wojewódzka nr 689 z powodu hałasu i bycia zmuszonym do wdychania wydzielanych przez samochody spalin i wzbijanych pyłów - nie są to doznania, których oczekuje od ścieżki rowerowej biegnącej przez las. Jest to jeden z powodów, dla których tylko nieliczni rowerzyści wybierają dziś tą trasę. Wnioskodawca myśli, że dla turystów również nie będzie to atrakcja. - względy estetyczne: Poszerzenie pasa wyciętych	Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Proponowany przez Wnioskodawcę inny wariant przebiegu ścieżki jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową jedynie w pasie drogowym z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.

		drzew wzdłuż drogi Hajnówka-Białowieża spowoduje zatracenie unikalnego uroku tej trasy - przejazd przez piękny "tunel" zieleni w lecie, a bieli w zimie, jest pierwszym, co wita odwiedzających Białowieżę ludzi, dając szansę do zatopienia się od razu w atmosferze tego miejsca. Wycięcie dodatkowych drzew spowoduje, że droga utraci część swojego uroku, a to właśnie atmosfera Puszczy jest tym, co ściąga tutaj co roku tysiące turystów. Dla Wnioskodawcy jako mieszkańca, odczucia estetyczne są również bardzo ważne, zaś budowa ścieżki rowerowej według tego projektu wpłynęłaby negatywnie na jego postrzeganie tej trasy, z której korzysta również jako kierowca. Uważa, że o wiele mądrzejszym działaniem byłoby poprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż wybranych dróg lub ścieżek leśnych, gęsto przecinających przecież las. Pozwoliłoby to uniknąć niepotrzebnej wycinki drzew oraz sprawiło, że podróż między punktami docelowymi stałaby się o wiele przyjemniejsza. W opinii Wnioskodawcy wytyczenie ścieżki rowerowej Hajnówka - Białowieża - granica państwa jest dobrym pomysłem, jednak nie w zaproponowany sposób. Wnioskodawca z chęcią korzystałby z lepiej wytyczonej trasy.	
28.	21.05.2020 r., godz. 22:11, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca zgłasza uwagę, do pomysłu wycinki 4400 drzew pod realizację planu ścieżki rowerowej Ok. 2 tys. drzew, które znajdują się poza pasem drogowym, czyli rosną na terenie Rezerwatu Krajobrazowego im. Władysława Szafera, który ciągnie się po obu stronach drogi wojewódzkiej nr 689 z Hajnówki i do Białowieży nie ma prawa być wyciętych.	Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszali i nadal zgłaszają władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turyści. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		Jest to skandaliczny pomysł. Wnioskodawca jako obywatelka, wielbicielka Puszczy Białowieskiej i Podlasianka ostro się sprzeciwia dewastacji Polskiej Przyrody pod pretekstem budowania ścieżki rowerowej.	Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Planowana inwestycja ma być realizowana w większości na terenie pasa drogowego dw689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku. Koncepcja ścieżki rowerowej została zaprojektowana również poza pasem drogowym dw 689. Część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Na potrzeby budowy ścieżki rowerowej planowana jest wycinka drzew i krzewów na obszarze objętym inwestycją.
29.	21.05.2020 r., godz. 21:35 e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca jest właścicielem działki w Grudkach. Grudki 5/2 o nr 436/39. Mapa, którą dostał jest dla Wnioskodawcy nieczytelna. Wnioskodawca prosi o wyjaśnienie kilku nurtujących go pytań. Czy ścieżka będzie biegła po jego działce. Jeżeli tak, to czy grunty zostaną odkupione. Kto pokryje koszty geodezyjne i notarialne. Czy Wnioskodawca będzie musiał przesunąć ogrodzenie. Wjazd na działkę wynosi 5,60 m a nie 4,50 m jak jest na mapie. Jeżeli to jest możliwe Wnioskodawca prosi o mapę bardziej czytelną - o zwiększenie skali.	Ścieżka rowerowa wraz z infrastrukturą towarzyszącą będzie przebiegała częściowo przez działkę Wnioskodawcy w istniejącym pasie drogowym. Koszty wykupu, koszty geodezyjne i notarialne związane z wydzieleniem fragmentu nieruchomości pod inwestycję poniesie Inwestor. Nie planuje się przesunięcia ogrodzenia. Z uwagi na obowiązujące przepisy, zgodnie z którymi szerokość zjazdu nie może być większa niż szerokość istniejącej jezdni (w tym przypadku szerokość jezdni wynosi 5 m), na działkę został zaprojektowany zjazd o szerokości 4,5 m.
30.	22.05.2020 r., e-mail/pismo		
	Wnioskodawca	W nawiązaniu do konsultacji społecznych dokumentacji projektowej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka - Białowieża - granica państwa, Wnioskodawca przesyłał następujące uwagi i wnioski: 1. Proponowany projekt ścieżki rowerowej będzie wymagał w swojej realizacji wycięcia ogromnej liczby drzew, w tym wielu w „Rezerwacie Krajobrazowym im. Prof. Władysława Szafera”.	Ad 1. Inwestor wybrał do ewentualnej realizacji prezentowany wariant ścieżki i rowerowej zarówno z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców), ale przede wszystkim w celu ograniczenia zajęcia terenów znajdujących się poza pasem drogowym dw689, a tym samym zmniejszenia ingerencji w przyrodę. Ponadto w wybranym wariantcie zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszoną ekspozycję na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych. Na potrzeby budowy ścieżki rowerowej planowana jest wycinka drzew i krzewów na obszarze objętym inwestycją. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 50% stanowią drzewa zlokalizowane w pasie drogowym Inwestora, pozostała ilość drzew przeznaczonych do wycinki znajduje się poza pasem drogowym, w tym na terenie Rezerwatu Szafera.
		2. Projekt zakłada znaczną ingerencję w obiekt Dziedzictwa Światowego UNESCO. Jest wątpliwe, czy UNESCO zgodzi się na takie rozwiązanie. Ścieżka w proponowanym rozwiązaniu może zaszkodzić statusowi Puszczy Białowieskiej.	Ad 2. Wykonanie oceny oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęte w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędy Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.
		3. W trakcie konsultacji społecznych nie przedstawił on innych równorzędnych propozycji przebiegu trasy rowerowej.	Ad 3. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r.
		4. Najkorzystniejsza opcja poprowadzenia trasy rowerowej przebiega wzdłuż linii kolejowej Hajnówka-Białowieża. Turyści na tej trasie nie byłoby narażeni na hałas i zanieczyszczenie związane z ruchem samochodowym. Jednocześnie taka trasa przebiegałaby przez mniej cenny przyrodniczo teren i nie powodowałaby takich strat w środowisku jak dotychczasowa propozycja.	Ad 4. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora, z uwagi na fakt, iż wykracza poza zakres pasa drogowego DW 689. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		Z uwagi na powyższe Wnioskodawca wyraża negatywne stanowisko w stosunku do projektowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża oraz wnoszą o przygotowanie i przedstawienie alternatywnych wariantów, które realnie wpiszą się w koncepcję zrównoważonego rozwoju regionu.	wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.
31.	21.05.2020 r., godz. 20:27, e-mail		
	Wnioskodawca	Zdaniem Wnioskodawcy zaprojektowana ścieżka rowerowa jest bardzo niekorzystna ani dla Wnioskodawcy jako rowerzysty, ani dla przyrody, najprzemyślniej jeździ się ubitymi ścieżkami przez las, które lawirują pomiędzy drzewami, a nie prosty odcinek nagrzewającego się latem betonu, a zimą zaśnieżonego. Puszcza Białowieża to cenny skarb i dzięki temu przyjeżdżają tu turyści. Taka droga rowerowa powinna powstać adekwatnie do miejsca. Ludzie uciekają z betonu właśnie do takiej Puszczy, a po to by jeździć wzdłuż jezdnii na szerokim równym betonie. No i przy tym zostanie wycięta masa drzew. Według Wnioskodawcy inwestycja nie ma najmniejszego sensu.	Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszali i nadal zgłaszają władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turyści. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafaera. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689.
32.	22.05.2020 r., godz. 9:52, e-mail		
	Wnioskodawca Nadleśnictwo Hajnówka	Przy budowie ścieżki rowerowej należy uwzględnić, że wjazd/ wyjazd na dojazd pożarowy powinien spełniać następujący parametr: nawierzchnia gruntowa lub utwardzona o nośności co najmniej 10 ton i nacisku osi 5 ton (podst. prawna: Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów z dnia 22 marca 2006 r. Dz. U. nr 58). Wnioskodawca przesłał mapę z drogami pożarowymi na terenie Nadleśnictwa Hajnówka.	Zjazdy na drogi leśne, w tym wjazdy/zjazdy na dojazdy pożarowe na odcinku projektowanej ścieżki rowerowej zaprojektowano dla kategorii obciążenia ruchem KR3. Zostanie zapewniona nośność min. 10 ton/oś. Zjazdy zaprojektowano o nawierzchni z mieszanki mineralno – asfaltowej.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
*„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”*

33.	22.05.2020 r., godz. 11:22, e-mail		
	Wnioskodawca	Pas lasu wzdłuż szosy Hajnówka-Białowieża to tzw. Rezerwat Szafera objęty ochroną prawną od 100 lat. Epizod braku tej ochrony w czasie II Wojny Światowej i po - do 1969 roku świadczy o głębokim szacunku dla tego miejsca ze strony władzy i ludzi, którzy mogli je bezkarnie zniszczyć, ALE TEGO NIE ZROBILI (!), pomimo okupacji i powojennej biedy. Arogancka demonstracja siły - zdziesiątkowanie drzew w Rezerwacie wykonana przez leśników z firmy Lasy Państwowe w szczycie konfliktu z przeciwnikami wycinki, nie oznacza, że rezerwat nie istnieje, nadal jest częścią unikalnego na skalę światową kompleksu przyrodniczego. Asfalt jest wszędzie taki sam - Puszcza Białowieża jest tylko jedna.	Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszali i nadal zgłaszają władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turyści. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego dw689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku. Ścieżka rowerowa została zaprojektowana również poza pasem drogowym DW 689. Część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera.
34.	22.05.2020 r., godz. 22:12 e-mail/pismo		
	Wnioskodawca Stowarzyszenie „Lokalsi dla Puszczy”	Stowarzyszenie „Lokalsi dla Puszczy” w ramach prowadzonych konsultacji opublikowanego projektu ścieżki rowerowej złożyło następujące uwagi: Uwaga ogólna: Stowarzyszenie zgadza się z potrzebą zrealizowania inwestycji w postaci ścieżki rowerowej, natomiast jednoznacznie uważa proponowany wariant i sposób jego realizacji za niewłaściwy z punktu widzenia rozwoju lokalnej turystyki oraz z punktu widzenia istniejących form ochrony przyrody w Puszczy Białowieskiej. Uwagi szczegółowe: 1. Przedstawiony projekt zakłada ogromną i nieuzasadnioną na terenie Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Białowieża Forest” oraz sieci Natura 2000 wycinkę drzew – ok. 4400 szt., w tym wycinkę drzew na terenie Rezerwatu Krajobrazowego im. W	Ad 1. Planowana Inwestycja ma być realizowana z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie dróg

		ładysława Szafera. Taka ingerencja w drzewostan P uszczy poza przyrodą niszczy też niepowtarzalny kr ajobraz, dla którego to waloru przyjeżdża co roku w ielu turystów z Polski i z zagranicy. 2. Proponowane w projekcie rozwiązania techniczn e tj. głębokie rowy czy poszerzona przestrzeń odstó niętego pasa drogowego będą negatywnie wpływa ły na istniejące korytarze ekologiczne i będą znaczą cą barierą dla migracji dzikich zwierząt.	owym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu w porównaniu do pozostały ch wariantów; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew st uletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne w porównaniu z pozostałymi wariantami; Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwielecie z bliższej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, p oprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkod liwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruch u samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. D odatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą prze szkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych. Planowana inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa dro gowego dw689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku. Ścieżka rowerowa została zaprojektowana również poza pasem drogowym dw 689. Część inwe stycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Na potrzeby budowy ścieżki rowerowej planowana jest wycinka drzew i krze wów na obszarze objętym inwestycją. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 50% stanowią drzewa zlokalizowane w pasie drogowym Inwestora, pozostała ilość drzew przeznaczonych do wycinki znajduje się poza pasem drogowym, w tym na terenie Rezerwatu Szafera. Wykonanie oceny oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNE- SCO) zostanie ujęte w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO. Ad 2. Planowana inwestycja, w tym rowy odwadniające ścieżkę rowerową zo stały zaprojektowane zgodnie z aktualnymi przepisami, w tym Rozporządze niem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.). W rozwiązaniach projektowych ścieżki rowerowej zostanie uwzględnione bez- pieczeństwo zwierząt.
--	--	--	---

			Koncepcja ścieżki rowerowej została zaprojektowana o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Mniejsza szerokość i wysokość korony ścieżki rowerowej będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Należy dodać, że w pasie drogowym istnieje już rów odwadniający drogę dw689.
		3. Proponowana wersja ścieżki rowerowej nie będzie stanowiła sama w sobie atrakcji turystycznej ze względu na utratę walorów krajobrazowych po poszerzeniu pasa drogowego i zlikwidowaniu „okapu” z drzew nad głowami przejeżdżających drogą. Stowarzyszenie uważa, że Puszcza Białowieża zasługuje na znalezienie rozwiązania, które realizując potrzebę stworzenia nowej infrastruktury drogowej, turystycznej, uwzględni konieczność wyboru najlepszego rozwiązania zarówno z punktu widzenia potrzeb ludności jak i ochrony przyrody.	Ad 3. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową jedynie w pasie drogowym z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów przyległych niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Wybrany do realizacji wariant budowy ścieżki rowerowej jest optymalny, zarówno ze względu na ochronę przyrody, jak też i bezpieczeństwo uczestników ruchu.
		4. Przedstawiona dokumentacja projektowanej ścieżki rowerowej jest niekompletna, tj. zawiera jedynie plany sytuacyjne, bez żadnego opisu, bez przekrojów poprzecznych. Projekty przedstawione do konsultacji powinny być opublikowane w sposób wyczerpujący i przejrzysty ze szczegółowym opisem, a nie tylko z mapami.	Ad 4. Konsultacje społeczne dla inwestycji zostały przeprowadzone w grudniu 2019 r. W ramach konsultacji można się było zapoznać z wariantami inwestycyjnymi oraz szczegółową dokumentacją techniczną. Inwestor na Wniosek udostępni Wnioskodawcy materiały, po sprecyzowaniu, o jakie dokumenty prosi Wnioskodawca. Z dokumentacją dotyczącą inwestycji można zapoznać się w siedzibie Inwestora, po telefonicznym uzgodnieniu terminu spotkania.
		5. Konsultowany projekt został przedstawiony tylko w jednym wariantie, bez możliwości porównania z innymi możliwymi wariantami przebiegu ścieżki, co pozwoliłoby na lepsze odniesienie się do proponowanych rozwiązań.	Ad 5. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r.

			Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r.
		Jednocześnie Stowarzyszenie zwraca się z prośbą o uzasadnienie dla wykorzystania specustawy drogowej w zakresie zajęcia rezerwatu im. W. Szafera w celu zbudowania ścieżki rowerowej. W związku z powyższymi uwagami Stowarzyszenie wyraża negatywne stanowisko odnoszące się do projektowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka – Białowieża.	Inwestor przewiduje realizację inwestycji w oparciu o specustawę drogową. Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego dw689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku. Jednak na potrzeby realizacji inwestycji konieczne będzie również wydzielenie nieruchomości poza pasem drogowym dw 689. Podkreślenia wymaga fakt, że jeżeli inwestycja drogowa wychodzi poza granice dotychczasowego pasa drogowego i wymaga przejęcia własności nieruchomości - nawet w niewielkim stopniu – jest to rozbudowa drogi. Dlatego też w takich przypadkach konieczne jest uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (decyzji ZRID). Ponadto należy zauważyć, że zgodnie z definicjami zawartymi w art. 4 pkt. 1 i 2 ustawy o drogach publicznych droga to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Zaś pas drogowy to wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane droga oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą. A ruch drogowy to nie tylko ruch pojazdów samochodowych po jezdni, ale również ruch rowerów po ścieżce rowerowej jak i też ruch pieszych po chodniku. Zatem wszystko to co jest związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także z zarządzaniem drogą jest elementem pasa drogowego. Dlatego też realizacja ścieżki rowerowej w rozumieniu przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, jest elementem drogi. Zaś jej budowa i związana z tym konieczność poszerzenia dotychczasowego pasa drogowego stanowić będzie rozbudowę drogi publicznej, co z kolei oznacza, że taka inwestycja powinna być realizowana na podstawie przepisów specustawy.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
*„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”*

35.	22.05.2020 r., godz. 11:24 e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca wyraża sprzeciw wobec wariantu drogi rowerowej przy drodze krajowej 689, który wiąże się z wycinką 4400 drzew, z czego około 2000 znajduje się na terenie Rezerwatu Szafera. Niedopuszczalne jest przeprowadzenie drogi rowerowej w wariantcie, który zakłada największe straty dla środowiska, kiedy istniały warianty, które pozwalają na realizację inwestycji bez dużych strat dla środowiska naturalnego. Wycięcie tyłu drzew negatywnie wpłynie na przyrodę i walory krajobrazowe rejonu. Drogi należy przeprowadzić innym wariantem.	Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową jedynie w pasie drogowym z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Inwestor wybrał do realizacji prezentowany wariant ścieżki rowerowej zarówno z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców), ale przede wszystkim w celu ograniczenia zajęcia terenów znajdujących się poza pasem drogowym DW689, a tym samym zmniejszenia ingerencji w przyrodę. Ponadto w wybranym wariantcie zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszenie ekspozycji na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych.
36.	22.05.2020 r., pismo/e-mail		
	Wnioskodawca Nadleśnictwo Białowieża	Wnioskodawca prosi o wyjaśnienie wątpliwości dotyczących projektu budowy ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka-Białowieża-Granica Państwa, tj.: 1. Jaka powierzchnia gruntu planowana jest do wyłączenia z zarządu PGL LP? 2. Jak będzie rozwiązana kwestia formalna wyłączenia	Ad 1. Przewidywana powierzchnia zajęcia obszarów leśnych wyniesie 7,5 ha, z czego 6,65 ha to obszar Rezerwatu Szafera, co stanowi około 0,49% jego powierzchni. Ad 2. Kwestia formalna wyłączenia gruntu z zarządu PGL LP będzie rozwiązana

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		nia gruntu z zarządu PGL LP? 3. Jaką nośność będą miały zaprojektowane zjazdy? W związku z wykorzystywaniem dróg do przejazdu ciężkiego sprzętu, Wnioskodawca prosi o informację dotyczącą w szczególności zjazdów, tj.: a) zjazd na parking obok przejścia granicznego, b) zjazd z Drogi Jagiellońskiej, c) zjazd z Drogi Narewowskiej, d) zjazd z Drogi Pacowskiej, e) zjazd z Drogi Grubolipnej, f) zjazd z Drogi Mokołodzkiej? 4. Wątpliwości Wnioskodawcy dotyczą także: a) zjazdów z Drogi Jagiellońskiej oraz z Drogi Narewowskiej, które są wg opinii Wnioskodawcy zbyt wąskie i wymagają poprawy profilowania, gdyż zachodzi obawa, że przy przejeździe ciężkiego sprzętu może nastąpić uszkodzenie nawierzchni ścieżki rowerowej, b) braku zjazdu na byłą składnicę drewna (nr działki 436/28, obręb 0002 Podolany). c) czy jest zasadne lokalizowanie zjazdu przy kilometrażu 13+200?	w oparciu o zapisy specustawy drogowej. Ad 3. Wszystkie zjazdy poza terenem zabudowanym projektowane są na kategorię ruchu KR3 z nośnością 115 kN. Ad 4. a) Wszystkie skrzyżowania i zjazdy zostały zaprojektowane zgodnie z przepisami i warunkami technicznymi. b) Do dz. 435/28, obręb 2 – Podolany zostały zaprojektowane 2 zjazdy: w km 46+632 i km 46+820,70. c) Inwestor odstąpił od wykonania tego zjazdu.
37.	22.05.2020 r., godz. 13:45, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca zgłasza następujące uwagi do projektu ścieżki rowerowej Hajnówka-Białowieża: 1. To jest ostatni moment, żeby zgodnie z zobowiązaniami międzynarodowymi zgłosić ten projekt do UNESCO za pośrednictwem Sekretariatu, zgodnie z art 172 wytycznych operacyjnych UNESCO: "Komitet Światowego Dziedzictwa zaprasza Państwa-Strony Konwencji do informowania Komitetu, za pośrednictwem Sekretariatu, o zamiarach podjęcia lub autoryzowania znaczących prac restauratorskich lub budowy nowych obiektów na obszarze objętym och	Ad 1. Wykonanie oceny oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęte w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędy Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.

	roną na mocy Konwencji, które mogą wpłynąć na wyjątkową uniwersalną wartość dobra. Informacja powinna być przekazana możliwie najwcześniej (na przykład przed opracowaniem dokumentacji dla konkretnych projektów) i przed podjęciem jakichkolwiek decyzji, które mogłyby okazać się nieodwracalne, tak aby Komitet mógł pomóc w poszukiwaniu właściwych rozwiązań, które zapewnią pełną ochronę wyjątkowej uniwersalnej wartości dobra.” Nawet prowadzenie tej ścieżki wyłącznie w pasie drogowym nie zwalnia Polski z obowiązku zgłoszenia tej inwestycji do UNESCO na tym etapie.	
	2. Ścieżka, tak jak to było proponowane w marcu 2018 roku powinna być poprowadzona wyłącznie w istniejącym pasie drogowym ponad istniejącymi rowami ("ścieżka rampowa" lub "ścieżka podwieszona"). Przyjmując założenia, że pas pobocza wynosi 0,5 m, następnie min. 0,75 m odległość ścieżki od pobocza (pas zieleni) i 1,5 metrowa ścieżkę rowerową, odległość zewnętrznej krawędzi ścieżki od krawędzi jezdni wyniesie 2,75 m, a od środka jezdni 6,25 m. Licząc połowę pasa drogowego od środka jezdni (7.5 m), planowana ścieżka rowerowa mieści się w pasie drogowym. Drożność rowów można utrzymać np. poprzez ułożenie drenujących rur lub innego podobnego działania.	Ad 2. Inwestor nie przewiduje wykonania ścieżki rowerowej podwieszanej (ścieżka rampowa), poprowadzonej w istniejącym rowie odwadniającym. Inwestor wybrał do planowanej realizacji II wariant ścieżki rowerowej tj. zlokalizowanie jej za rowem odwadniającym m.in. z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu, a także w celu ograniczenia zajęcia terenów znajdujących się poza pasem drogowym DW689, a tym samym zmniejszenia ingerencji w przyrodę. W ramach inwestycji planowana jest ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym. W koncepcji ścieżki przewidziane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3. Poszerzenie pasa drogowego w ramach inwestycji jest zmienne na całej długości ścieżki i może sięgać od około 1 do 10 m w miejscach budowy obiektów inżynierskich.
	3. Żeby zwiększyć szerokość ścieżki jedynym rozwiązaniem jest poprowadzenie jej w istniejącym pasie drogowym z obu stron drogi wojewódzkiej.	Ad 3. Zaprojektowanie i wybudowanie ścieżki rowerowej po obu stronach drogi wojewódzkiej nr 689 nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego, zarówno na etapie inwestycyjnym, jak też eksploatacyjnym. Ponadto takie rozwiązanie wiązałoby się z: koniecznością zajęcia terenu pod inwestycję, wycinką drzew i krzewów oraz niepotrzebną ingerencją w Puszcze Białowieską po prawej stronie drogi wojewódzkiej nr 689.
	4. Najbardziej obciążonym odcinkiem tej ścieżki będzie między końcem wsi Białowieża a drogą prowadzącą do Rezerwatu Pokazowego Żubrów.	Ad 4. Celem projektowanej inwestycji jest zapewnienie bezpiecznego ruchu rowerzystom, jak też innym uczestnikom drogi 689 na odcinku Hajnówka-Białowieża- granica państwa.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			Inwestor żywi nadzieję, że ze ścieżki rowerowej będą korzystali zarówno mieszkańcy gmin Białowieża i Hajnówka, jak też turyści. Budowa ścieżki rowerowej przyczyni się do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera.
	5. Jednym z ważniejszych elementów z punktu widzenia Natura 2000 jest rozwlekanie podczas zarówno prac budowlanych jak i użytkowania ścieżki gatunków obcych inwazyjnych, szczególnie niecierpka dr obnokwiatowego. Tej kwestii nie można pominąć.	Ad 5. Planowana inwestycja powinna być zrealizowana przez wykonawcę robót z uwzględnieniem podnoszonej przez Wnioskodawcę kwestii. Budowa ścieżki powinna przebiegać pod nadzorem przyrodniczym.	
	6. Przedstawiona dokumentacja jest zbyt ogólna, by rzetelnie można by się do niej odnieść. Brak jest i nnych wariantów połączenia Białowieży i Hajnówki ścieżką rowerową.	Ad 6. Inwestor na Wniosek udostępni Wnioskodawcy materiały, po sprecyzowaniu, o jakie dokumenty prosi Wnioskodawca. Ponadto z dokumentacją dotyczącą inwestycji można zapoznać się w siedzibie Inwestora, po telefonicznym uzgodnieniu terminu spotkania. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r.	
	7. Zaproponowany wariant stanowi zbyt dużą ingerencję w najstarszy z rezerwatów Puszczy Białowieskiej.	Ad 7. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego;	

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			- lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne; Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt.
38.	22.05.2020 r. godz. 13:49, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca zgłasza następujące uwagi do projektu ścieżki rowerowej Hajnówka-Białowieża: 1. To jest ostatni moment, żeby zgodnie z zobowiązaniami międzynarodowymi zgłosić ten projekt do UNESCO za pośrednictwem Sekretariatu, zgodnie z art 172 wytycznych operacyjnych UNESCO. 2. Ścieżka, tak jak to było proponowane w marcu 2018 roku powinna być poprowadzona wyłącznie w istniejącym pasie drogowym ponad istniejącymi rowami ("ścieżka rampowa" lub "ścieżka podwieszona"). Przyjmując założenia, że pas pobocza wynosi 0,5 m, następnie min. 0,75 m odległość ścieżki od pobocza (pas zieleni) i 1,5 metrowa ścieżkę rowerową, odległość zewnętrznej krawędzi ścieżki od krawędzi jezdni wyniesie 2,75 m, a od środka jezdni 6.25 m. Licząc połowę pasa drogowego od środka jezdni (7,5 m), planowana ścieżka rowerowa mieści się w pasie drogowym. Drożność rowów można utrzymać np poprzez ułożenie drenujących rur lub innego po	Ad 1. Wykonanie oceny oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęte w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędy Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO. Ad 2. Inwestor nie przewiduje wykonania ścieżki rowerowej podwieszanej (ścieżka rampowa), poprowadzonej w istniejącym rowie odwadniającym. Inwestor wybrał do planowanej realizacji II wariant ścieżki rowerowej tj. zlokalizowanie jej za rowem odwadniającym m.in. z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu, a także w celu ograniczenia zajęcia terenów znajdujących się poza pasem drogowym DW689, a tym samym zmniejszenia ingerencji w przyrodę. W ramach inwestycji planowana jest ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza ternem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym. W koncepcji ścieżki przewidziane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3. Poszerzenie pasa drogowego w ramach inwestycji jest zmienne na całej długości ścieżki i może sięgać od około 1 do 10 m w miejscach budowy obiektów inżynierskich.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
*„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”*

		dobnego działania.	
		3. Żeby zwiększyć szerokość ścieżki jedynym rozwiązaniem jest poprowadzenie jej w istniejącym pasie drogowym z obu stron drogi wojewódzkiej.	Ad 3. Zaprojektowanie i wybudowanie ścieżki rowerowej po obu stronach drogi wojewódzkiej nr 689 nie znajduje uzasadnienia ekonomicznego, zarówno na etapie inwestycyjnym, jak też eksploatacyjnym. Ponadto takie rozwiązanie wiązałoby się z: koniecznością zajęcia terenu pod inwestycję, wycinką drzew i krzewów oraz niepotrzebną ingerencją w Puszcze Białowieską po prawej stronie drogi wojewódzkiej nr 689.
		4. Najbardziej obciążonym odcinkiem tej ścieżki będzie między końcem wsi Białowieża a drogą prowadzącą do Rezerwatu Pokazowego Żubrów.	Ad 4. Celem projektowanej inwestycji jest zapewnienie bezpiecznego ruchu rowerzystom, jak też innym uczestnikom drogi 689 na odcinku Hajnówka-Białowieża- granica państwa. Inwestor żywi nadzieję, że ze ścieżki rowerowej będą korzystali zarówno mieszkańcy gmin Białowieża i Hajnówka, jak też turyści. Budowa ścieżki rowerowej przyczyni się do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera.
39.	22.05.2020 r. godz. 14:54, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca korzystając z możliwości i prawa do wzięcia udziału w dyskusji na temat ścieżki rowerowej na odcinku Hajnówka- Białowieża zgłasza następujące pytania i uwagi: Czy Gospodarze terenu/ Samorządowcy/ Decydenci/ Pomysłodawcy proponowanego rozwiązania/ Wykonawcy, mają absolutną pewność, że obstawanie przy poprowadzeniu ścieżki rowerowej wzdłuż istniejącej drogi komunikacyjnej, "w ciągu drogi wojewódzkiej NR 689", jest opcją najlepszą? Najlepszą w rozumieniu: np. najprzyjemniejszą (że bezpieczną, poprowadzoną jakkolwiek, powinno być zrozumiałe same w sobie) dla użytkowników, dla których przecież ostatecznie wykonuje się tego typu obiekt? Bo chyba nie dla idei/roboty jako takiej, nie dla wpisu "zafatwione" na jakimś dokumen-	Inwestycja ma być realizowana z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora , przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej;

	cie, i chyba nie dla zrealizowania potrzebnej inwestycji jakkolwiek, byle wydać jakieś zaplanowane pieniądze – Wnioskodawca bardzo prosi, by upewnić go w tym względzie. Zakłada, być może w swej naiwności, że jakkolwiek nowo powstająca w regionie inwestycja, tu: ścieżka rowerowa, powinna być świadomie i odpowiedzialnie "uszyta na miarę" obszaru jakim jest Puszcza Białowieża (przypomnijmy: obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO), tzn. być inwestycją doskonale rozważoną i najlepszą pod wszystkimi względami: zaczynając od zachowania wartości przyrodniczych, poprzez względy spełnienia wymogów bezpieczeństwa, a na względach estetyczno-atrakcyjnych kończąc. Według Wnioskodawcy korzystanie z takiej zaplanowanej ścieżki miałyby być możliwie najsympatyczniejszą czynnością zarówno dla wykorzystującej ją całorocznie ludności lokalnej jak i dla sezonowo przyjeżdżających tu turystów (i tych dalekoddystansowych cyklistów jak i tych nastawionych na krótkie wycieczki w rejonie puszczańskim). Chodzi o pełnię zadowolenia i satysfakcji. Osobiście Wnioskodawca ma uzasadnione wątpliwości czy jazda wzdłuż drogi o dużym natężeniu ruchu aut, w tunelu spalin i hałasu, jest tym co użytkownicy mogliby nazwać "pełnią szczęścia". Prośba o zajęcie stanowiska względem zarysowanego problemu. W innych miejscach w Polsce niewątpliwie są ścieżki przy/na ulicach, wzdłuż dróg, ale najprawdopodobniej nie ma innej możliwości ich poprowadzenia, szczególnie w terenach zabudowanych, poza tym są one często zwykłym wydzielonym szlakiem komunikacyjnym, a nie równocześnie atrakcyjnym szlakiem turystycznym. Są niewątpliwie w naszym	- zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne. Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwielecie z bliższej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatково mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przez szkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotarcie do ważniejszych punktów krajobrazowych. Inwestor, tj. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Inwestycja ma być realizowana w większości na terenie pasa drogowego DW 689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku wraz z niezbędnym pozyskaniem pod pas drogowy terenów przyległych. Część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Ponadto należy nadmienić, że wykonanie oceny oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęte w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędu Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.
--	--	--

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
*„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”*

		kraju przykłady zarówno ciekawie/wzorcowo, jaki i źle/nagannie zaplanowanych i wykonanych inwestycji ścieżek rowerowych. Tu, w regionie Puszczy Białowieskiej, mamy do czynienia z ogromnym obszarem leśnym, który bez wątpienia mógłby zaoferować wspaniałą trasę (a być może nawet kilka alternatywnych?) dla ścieżki rowerowej z prawdziwego zdarzenia. Pięknej krajobrazowo i bezpiecznej - jeśli tylko należycie i logicznie by o to zadbać. Odcinek rowerowy między Hajnówką a Białowieżą oprócz zadania komunikacyjnego powinien pełnić również rolę szeroko rozumianej atrakcji turystycznej - i o tym proszę w planach i strategiach zagospodarowania regionu nie zapominać. Wnioskodawca pozwala sobie powtórzyć uwagę: powstanie ścieżki nie jest chyba celem samym w sobie? Czy Inwestor zgadza się, że należałoby wykonać coś efektownego, wzorowego, w pełni zasługującego na słowa uznania i podziękowania zadowolonych użytkowników? Pokusić się na pokazowo dobrze wykonane zadanie? Celowo Wnioskodawca nie porusza w liście sprawy kontrowersji wynikającej z ingerencji zaplanowanej inwestycji w przyszłosowy Rezerwat Krajobrazowy "Władysława Szafera" - ale musi zaznaczyć krótko, że ta sprawa jest dla Wnioskodawcy bulwersująca i trudna do zaakceptowania (przynajmniej na całej długości Rezerwatu). Wnioskodawca oczekuje odpowiedzi na list z przedstawionym stanowiskiem względem planowanej inwestycji.	
40.	22.05.2020 r., godz. 14:55, pismo/ e-mail		

	Wnioskodawca Fundacja Greenpeace	W nawiązaniu do konsultacji społecznych dokumentacji projektowej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka - Białowieża - granica państwa, Wnioskodawca przesłał następujące uwagi i wnioski: 1. Planowana ścieżka rowerowa wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka - Białowieża - granica państwa nie wpisuje się w definicję zrównoważonego rozwoju turystycznego regionu. Inwestycja oznacza trwałe przekształcenie minimum 6,3 ha terenu biologicznie czynnego pod inwestycję infrastrukturalną. Dodatkowo planowana jest budowa oświetlenia, zjazdów drogowych, systemu odwodnienia oraz obiektów inżynierskich. Taka ingerencja będzie znacząco negatywnie wpływać na podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy Białowieskiej dla turystów: przyrodę oraz naturalny krajobraz. Z uwagi na skalę inwestycji (21 km, ok. 3 metry szerokości ścieżki) należy domniemywać, że przedsięwzięcie nie zmieści się w pasie drogowym i będzie ingerować w rezerwat przyrody im. Władysława Szafera. Wycinka pomnikowych, ponad stuletnich drzew z terenu o jednej z najwyższych formy ochrony przyrody w Polsce i to w sercu Puszczy Białowieskiej jest nie do pogodzenia z podstawowymi celami inwestycji wyrażonymi na stronie projektanta tj. zwiększenie walorów turystycznych tego wyjątkowego regionu.	Ad 1. W ramach inwestycji została zaprojektowana ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zaprojektowane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oddzielające ścieżkę rowerową od istniejącej jezdni drogi. Rowy mają na celu powierzchniowe za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych zebranie wód opadowych i roztopowych. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektowanej ścieżki rowerowej w miejscowości Białowieża oraz w miejscowości Grudki zaprojektowano powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ze ścieżki do kanalizacji deszczowej, dalej do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, szczelnych zbiorników retencyjno-odparowalnych lub do projektowanego rowu. Prawdą jest, że inwestycja obejmuje również przebudowę istniejących zjazdów drogowych w celu dostosowania ich do przyjętych rozwiązań projektowych ścieżki oraz umożliwienia dostępu do dróg lokalnych, pożarowych, leśnych, prywatnych i innych. Należy zaznaczyć, że w ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowa fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie. Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym, a tym bardziej na terenach leśnych, w tym na terenie Rezerwatu Szafera. Zaprojektowanie obiektów inżynierskich na trasie ścieżki rowerowej jest konieczne z uwagi na przekraczanie przeszkód terenowych takich jak: kolejka wąskotorowa, ciek, rowy. Poszerzenie pasa drogowego w ramach inwestycji jest zmienne na całej długości ścieżki i może sięgać od około 1 do 10 m w miejscach budowy obiektów inżynierskich. Część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Szacuje się około 4400 drzew przeznaczonych do wycinki na obszarze objętym inwestycją, jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 56% stanowią drzewa zlokalizowane poza pasem drogowym, z czego ok. 44% znajduje się na terenie Rezerwatu Szafera.
--	--	--	--

	2. Forma udostępnionego materiału jest niepełna i niewystarczająca na potrzeby zapoznania się ze szczegółowym zakresem planowanego przedsięwzięcia. Projektant udostępnił jedynie projekt techniczny, pomijając jakikolwiek opis zakresu rzeczowego inwestycji, który niewątpliwie istnieje (choćby w formie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia). Z uwagi na brak podstawowych informacji o zakresie planowanej inwestycji, udostępnione materiały nie pozwalają na szczegółową analizę oraz wniesienie stosownych uwag i wniosków. Na marginesie należy zauważyć, że inwestor nie konsultuje przedsięwzięcia z biurem projektowym, tylko z zainteresowanym społeczeństwem, które nie musi przecież mieć wykształcenia technicznego. Udostępnienie jedynie projektu technicznego, bez opisu przedsięwzięcia w formie niespecjalistycznej znacząco ogranicza dostęp do informacji i tworzy z całego procesu konsultacji fikcję. Z projektu technicznego nie dowiemy się jaki jest status formalnoprawny inwestycji; czy przeprowadzono już inwentaryzację przyrodniczą terenu, na jaki będzie oddziaływać przedsięwzięcie; czy przeprowadzono ocenę wpływu na środowisko i obszar Natura 2000 Puszcza Białowieża, uwzględniając oddziaływania bezpośrednie, pośrednie oraz skumulowane z innymi planowanymi oraz istniejącymi przedsięwzięciami; czy przeprowadzono analizę rozkładu ruchu rowerowego w Puszczy i oszacowano zapotrzebowanie na tego typu inwestycję. Informacje te są niezbędne do rozważenia czy realizacja inwestycji jest dopuszczalna z punktu widzenia ochrony przyrody, krajobrazu i zrównoważonej turystyki.	Ad 2. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Wariant II ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu w porównaniu do pozostałych wariantów; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne w porównaniu z pozostałymi wariantami; Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotarcie do ważniejszych punktów krajobrazowych. Opis zakresu rzeczowego inwestycji został udostępniony na etapie postępowania przetargowego na stronie internetowej PZDW w Białymstoku, ponadto
--	---	---

		szczegóły projektu, jak wcześniej wspomniano, zostały omówione na spotkaniu konsultacyjnym w dniu 11.12.2019 r. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji. Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Na trasie projektowanej ścieżki tj. Hajnówka-granica państwa PZDW w Białymstoku wykonało pomiary ruchu w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2015. Średni dobowy ruch roczny rowerów na tym odcinku wyniósł 21. Należy jednak zaznaczyć, że w sezonie letnim zwłaszcza w weekend ruch rowerowy jest znacznie większy. W ciągu roku zostały wykonane 4 pomiary ruchu, dla których uzyskano poniższe wyniki: w dniu 24.03.2015 r. (wtorek) – 7 rowerów, 16.07.2015 r. (czwartek) – 26 rowerów, 19.07.2015 r. (niedziela) – 189 rowerów oraz 13.12.2015 r. (niedziela) – 2 rowery. W bieżącym roku kontynuowane są przez PZDW pomiary ruchu wykonywane w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2020. Pomiary z uwagi na pandemię covid 19 częściowo zostały przesunięte na rok 2021. W związku z powyższym wyniki z pomiarów zostaną opracowane pod koniec roku 2021. Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszali i nadal zgłaszają władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turyści.
--	--	---

			Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrow czy Rezerwatu Krajobrazowego Szajfer. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689.
		3. Udostępniony projekt techniczny dotyczy jasno sprecyzowanego lokalizacyjnie oraz technicznie wariantu przedsięwzięcia. Oznacza to, że inwestor nie wziął pod uwagę innych możliwych alternatyw dotyczących rozwoju turystycznego regionu oraz zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów, w tym przede wszystkim - zamiast budowy nowej infrastruktury związanej z asfaltowaniem oraz wycinką drzew - przygotowanie koncepcyjne oraz prawidłowe oznakowanie już istniejących prawie 300 km szlaków rowerowych po Puszczy Białowieskiej. Ścieżka rowerowa (rozumiana jako budowa nowej infrastruktury) poprowadzona w całości wzdłuż drogi wojewódzkiej jest mało atrakcyjnym rozwiązaniem dla turystów. Istnieją inne alternatywne połączenia pomiędzy Hajnówką a Białowieżą i granicą państwa np. Hajnówka, ul. Celna, Tryba Hajnowska, droga powiatowa nr 1651B na odcinku Budy - Teremiski - Pogorzelce - Białowieża, droga powiatowa nr 1649B (ul. Parkowa), droga wojewódzka nr 689 - Granica państwa (PL- BY). Trasą tą do Białowieży poprowadzono szlak rowerowy Green Velo, inwestycja nie wymagałaby więc dodatkowej infrastruktury, a jedynie przygotowania oznakowania oraz miejsc obsługi rowerzystów. Dodatkowym atutem tego wariantu jest możliwość wsparcia rozwoju społeczno-gospodarczego małych puszczańskich	Ad 3. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, zapewni przede wszystkim bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców), jak również ograniczy ingerencję w obszar Puszczy Białowieskiej. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Proponowane przez Wnioskodawcę warianty przebiegu ścieżki, np. przez Budy, Teremiski, Pogorzelce, są niemożliwe do wykonania przez Inwestora. Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		miejsowości w oparciu o obsługę ruchu rowerowego w Budach, Teremiskach, Pogorzalcach. Takiej możliwości nie daje budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej. Jednocześnie należy zauważyć, że wariantowanie inwestycji jest niezbędnym elementem procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Procedura ta jest podstawą do jednoznacznego rozstrzygnięcia o dopuszczalności inwestycji. Z uwagi na fakt, że planowana budowa związana będzie ze znaczącą ingerencją w przyrodę rezerwatu przyrody (wycinka drzew) oraz obszaru Natura 2000 Puszcza Białowieska (dodatkowa bariera w migracji dziko żyjących zwierząt pogarszająca integralność obszaru), brak faktycznego wariantowania inwestycji pod kątem lokalizacji inwestycji i rozwiązań technicznych jest równoznaczny z naruszeniem przepisów prawa. Z uwagi na powyższe Wnioskodawca wyraża negatywne stanowisko odnoszące się do projektowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża oraz wnosi o przygotowanie i przedstawienie alternatywnych wariantów, które realnie i w sposób zrównoważony wpłynęłyby na rozwój turystyczny regionu, w oparciu o wyjątkowe walory przyrodnicze i krajobrazowe Puszczy Białowieskiej.	(Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.
41.	22.05.2020 r., godz. 15:46, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca jako mieszkaniec Białowieży pisze z głębokim niepokojem o projektowanej ścieżce rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689. Choć ogólnie popiera budowę trasy rowerowej między Białowieżą a Hajnówką, jego zdaniem, zbudowanie tego wariantu jest niedopuszczalne. Puszcza	Inwestycja ma być realizowana z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		Białowieska jest wyjątkowo i unikatowo cennym ekosystemem w skali globalnej, a rezerwat przyrody „rezerwat Szafera”, przez który proponowana ścieżka ma być zbudowana, chroni jedno z najmniej przekształconych przez człowieka fragmentów Puszczy Białowieskiej poza Białowskim PN. Planowane zniszczenie 4000 drzew, poszerzenie pasa drogowego i znaczne przekształcenie terenu, spowodują nieodwracalne szkody dla tego cennego krajobrazu i chronionych siedlisk. Dla tej trasy rowerowej należy wybrać inny wariant, który nie spowoduje aż tak wielkiej ingerencji w środowisko Puszczy, np. wzdłuż torów kolejowych albo przez wsie Pogorzelce, Teremiski, Budy, i dalej Trybą Hajnowską.	Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego DW689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym pozyskaniem przyległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwestycji. W związku z powyższym część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Na potrzeby budowy ścieżki rowerowej planowana jest wycinka drzew i krzewów na obszarze objętym inwestycją. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 50% stanowią drzewa zlokalizowane w pasie drogowym Inwestora, pozostała ilość drzew przeznaczonych do wycinki znajduje się poza pasem drogowym, w tym na terenie Rezerwatu Szafera.
42.	23.05.2020 r. godz. 2:10, e-mail (po terminie) Wnioskodawca	W nawiązaniu do informacji zamieszczonej na stronie internetowej Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich http://www.pzdw.bialystok.pl/udostepnienie-proiektu-w-ramach-opracowania-dokumentacji-proiektowej/?fbclid=IwAR3cH92NkcVvaOiGuHaawJ8cNFXdRg6AnGkSBGfAO_nQRExC4m44iBsalvs, Wnioskodawca przesyła poniższe uwagi do wzmiankowanego projektu. Jako mieszkaniec Hajnówki Wnioskodawca jest ogromnie poruszony wizją utworzenia nowej trasy rowerowej wzdłuż drogi Hajnówka - Białowieża. Jest też rozczarowany postawą inwestora a także władz samorządów lokalnych. Puszcza Białowieska jest naszym wspólnym, niepowtarzalnym skarbem, której wyjątkowości powinniśmy wszyscy strzec, robiąc wszystko co możliwe, by jak najmniej ingerować w jej naturalność. Trasa rowerowa w takim zamierzeniu to niestety w	Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Proponowane przez Wnioskodawcę warianty przebiegu ścieżki są niemożliwe do wykonania przez Inwestora. Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Inwestycja w większości planowana jest na terenie pasa drogowego DW689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym pozyskaniem przyległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwestycji. W związku z powyższym część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera.

	mnianiu Wnioskodawcy kolejna utrata walorów Puszczy. Trudno nie zgodzić się, że należałoby bardziej zadbać o bezpieczeństwo uczestników ruchu na odcinku tej drogi. Zrozumiała jest też potrzeba ew. korzystania z wygodnej trasy rowerowej przez rodziny z dziećmi. Jednakże nie można mówić, że nie ma na to innych rozwiązań, niż bardzo kosztowna i poważna ingerencja w puszczański ekosystem i rezerwat przyrody z utratą walorów, nie tylko krajobrazowych i poprzez wycinkę ok 4400 drzew oraz kolejne asfaltowanie. Jest mnóstwo alternatywnych tras do Białowieży, nieznacznie dłuższych, ale za to ciekawszych i bardziej przyjaznych ekologicznie. Wystarczy je trochę poprawić oznakować i odpowiednio promować. Nie ma potrzeby wydawania dużych pieniędzy na taką infrastrukturę, gdy można wykorzystać istniejącą sieć dróg i szlaków przy okazji dając szansę na rozwój puszczańskim miejscowościom oraz promując i akcentując istotne, zastane elementy kulturowo - przyrodniczo- krajobrazowe. Poprawić bezpieczeństwo ruchu można na wiele innych sposobów poczynając od ograniczenia prędkości czy ruchu. Bezpieczeństwo to nie powinny być przesłanką do tworzenia nowej infrastruktury turystycznej na tego rodzaju terenie. W tym wypadku poszerzenie pasa ruchu na drodze może wpłynąć na rozwijanie nadmiernej prędkości autom jadącym poszerzonym pasem ruchu, co z kolei dać może odmienny skutek i stać się dla wszystkich bardziej niebezpieczne. Cieszymy się Puszczą bez niezbędnych zmian, doceniamy wartości zastane, uczmy dzieci czy turystów szanować jej elementy, akceptując niewygodę jako naturalny walor miejsca.	Poszerzenie pasa drogowego w ramach inwestycji jest zmienne na całej długości ścieżki i może sięgać od około 1 do 10 m w miejscach budowy obiektów inżynierskich. Część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Wariant II ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu w porównaniu do pozostałych wariantów; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne w porównaniu z pozostałymi wariantami; Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatково mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotarcie
--	---	--

	Ostatnie wydarzenia, kryzys klimatyczny i problemy hydrologiczne każą nam wszystkim z pokorą i szacunkiem dla natury uczyć się korzystać z jej walorów bez niepotrzebnego jej modyfikowania. Partycyparność, wygodnictwo i pragmatyzm nie powinno być celem nadrzędnym dominującym nad puszczańskim krajobrazem. Powinniśmy w mądry i nowoczesny sposób postrzegać Puszczę Białowieską i poprzez swoje działania dawać przykład innym, że można i trzeba należycie obchodzić się z zasobami przyrody. Osobnymi, ale niezwykle istotnymi problemem wydaje się też być tu konflikt natury formalno-prawnej. Brak niezbędnej oceny i raportu oddziaływania na środowisko zakładanej inwestycji jest tego pierwszym przykładem. Kolejnym ważnym elementem jest brak przesłanek do odstąpienia od zakazów Ustawy o Ochronie Przyrody, które zezwolić mógłby na tego rodzaju ingerencje w Rezerwat Przyrody. Ilość możliwych rozwiązań alternatywnych dla przebiegu trasy rowerowej też wskazuje na to wskazuje. Podobnie sytuacja przedstawia się jeśli chodzi o obszar Natura 2000 Puszcza Białowieska, przez który miałyby prowadzić planowana trasa. Niezwykle konfliktowa sytuacja niesprzyjająca okoliczności wytyczenia projektowanej trasy to także niezgodność inwestycji z przepisami UNESCO, które mówią, że w tego rodzaju strefach nie powinno się modyfikować i budować nowych dróg i utwardzanych szlaków. Kolejnym istotnym elementem wydaje się też brak odpowiednich badań dla potwierdzenia konieczności, słuszności czy potrzeby takiej inwestycji, a wy-	do ważniejszych punktów krajobrazowych. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Wykonanie oceny oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęte w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędy Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO. Na trasie projektowanej ścieżki tj. Hajnówka-granica państwa PZDW w Białym stoku wykonało pomiary ruchu w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w rok u 2015. Średni dobowy ruch roczny rowerów na tym odcinku wyniósł 21. Należy jednak zaznaczyć, że w sezonie letnim zwłaszcza w weekend ruch roweru jest znacznie większy. W ciągu roku zostały wykonane 4 pomiary ruchu, dla których uzyskano poniższe wyniki: w dniu 24.03.2015 r. (wtorek) – 7 rowerów, 16.07.2015 r. (czwartek) – 26 rowerów, 19.07.2015 r. (niedziela) – 189 rowerów oraz 13.12.2015 r. (niedziela) – 2 rowery. W bieżącym roku kontynuowane są przez PZDW pomiary ruchu wykonywane
--	--	--

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
*„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”*

		niki przeprowadzonych kontroli ruchu, którymi Inwestor dysponuje nie wskazują wyraźnie dużego, czy istotnie wzmożonego okresowo ruchu rowerowego na tej drodze. Podsumowując uwagi i wnioski Wnioskodawcy- pokazują one, że przy projektowaniu tej trasy rowerowej należałoby kompleksowo rozważyć wiele istotnych elementów szczególnie natury prawnej i przyrodniczej. Dziękując za troskę o bezpieczeństwo uczestników ruchu na drodze wojewódzkiej z Hajnówki do Białowieży i Granicy Państwa oraz jak mniema Wnioskodawca za dobre chęci rozwoju infrastruktury turystycznej regionu Puszczy Białowiejskiej, jednocześnie ma nadzieję, że projekt ten zostanie poddany szerokiej analizie z uwzględnieniem wszystkich istotnych elementów i zostanie wytyczona inna alternatywna trasa nie ingerująca znacząco w ekosystem, ale dająca dużą radość jej użytkownikom.	w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2020. Pomiary z uwagi na pandemię covid 19 częściowo zostały przesunięte na rok 2021. W związku z powyższym wyniki z pomiarów zostaną opracowane pod koniec roku 2021. Ponadto należy zaznaczyć, że poszerzenie pasa drogowego nie jest tożsame z poszerzeniem pasa ruchu drogowego. Inwestor nie przewiduje poszerzenia pasa ruchu istniejącej jezdni DW689, o czym pisze Wnioskodawca. Kierowcy poruszający się DW689 nie będą mieli do dyspozycji szerszego pasa ruchu niż dotychczas. Planowane poszerzenie pasa drogowego dotyczy jedynie potrzeby zrealizowania inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej. Nie wpłynie niekorzystnie na bezpieczeństwo uczestników ruchu dw689, a wręcz przeciwnie podniesie bezpieczeństwo uczestników ruchu, w tym rowerzystów, kierowców, pieszych.
43. i 44.	22.05.2020 r., godz. 23:53, e-mail 23.05.2020 r. godz. 12:32, e-mail Wnioskodawca	Jako osoba z troską o stan naszego środowiska i postępujące zmiany klimatu, Wnioskodawca jest głęboko zaniepokojony planami ścieżki rowerowej na trasie Hajnówka- Białowieża. W związku z powyższym Wnioskodawca składa uwagi do planowanej inwestycji i oczekuje, że zostaną one rozpatrzone. 1. Obecnie ruch turystyczny w Puszczy Białowiejskiej jest w ogromnym stopniu skoncentrowany w miejscowości Białowieża oraz przy Zagrodzie Pokazowej Żubrów. Skanalizowanie ruchu turystycznego na tak wąskim obszarze utrudnia wykorzystanie potencjału pozostałej części Puszczy Białowiejskiej, w tym	Ad 1. I ad.2 Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością.

	miejsowości Budy, Teremiski, Pogorzelce. Poprowadzenie ścieżki przez te miejscowości stwarzałoby szansę na rozwój istniejących i nowopowstałych punktów obsługi ruchu turystycznego - np. sklepu, kawiarni, warsztatu, miejsc noclegowych. Byłby to zatem krok w stronę bardziej zrównoważonego przestrzennie wykorzystania potencjału rozwojowego tego obszaru i zapewnienia nowych impulsów do rozwoju przyjaznej dla środowiska działalności gospodarczej. 2. Na trasie Hajnówka-Białowieża został już wytyczony szlak rowerowy Green Velo, najbardziej rozpoznawalna trasa rowerowa w Polsce. Przebiega ona Trybą Hajnowską i dalej przez Budy, Teremiski, Pogorzelce do Białowieży. To jest przesłanka wskazująca na konieczność uwzględnienia tego wariantu przebiegu jako alternatywnego wobec zaproponowanego w projekcie. 3. Proponowany wariant ścieżki prowadzi przez najstarszy rezerwat przyrody w Puszczy Białowieskiej, o ogromnej wartości przyrodniczej i krajobrazowej. Przy założeniu, że wycięty zostanie pas drzew o szerokości średnio 3 metrów, oznacza to utratę około 6 ha najcenniejszego lasu nizinnej Europy, w jego najlepiej zachowanej części. To ogromna strata dla dziedzictwa przyrodniczego Polski i Europy, która nie znajduje uzasadnienia w obliczu istnienia alternatywnych wariantów poprowadzenia ścieżki. 4. Poprowadzenie ścieżki wzdłuż drogi o relatywnie dużym natężeniu ruchu pojazdów silnikowych pociąga za sobą wymierne, negatywne efekty zdrowotne dla rowerzystów decydujących się pokonać tę trasę.	Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Ad 3 i Ad 4. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do ewentualnej realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne; Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu.
--	---	---

			u samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. D odatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą prze szkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych. Inwestycja w większości planowana jest na terenie pasa drogowego DW689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym pozyskaniem przy- ległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwe- stycji. W związku z powyższym część inwestycji będzie znajdowała się w ob- szarze Rezerwatu Szafera.
		5. Planowana ścieżka rowerowa wzdłuż drogi woje- wódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa nie wpisuje się w definicję zrów- noważonego rozwoju turystycznego regionu. Inwe- stycja oznacza trwałe przekształcenie minimum 6,3 ha terenu biologicznie czynnego pod inwestycję in- frastrukturalną. Dodatkowo planowana jest bu- dowa oświetlenia, zjazdów drogowych, systemu od- wodnienia oraz obiektów inżynierskich. Taka inge- rencja będzie znacząco negatywnie wpływać na podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy Białowieskiej dla turystów: przyrodę oraz naturalny krajobraz	Ad 5. W ramach inwestycji została zaprojektowana ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowa- nym zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zaprojektowane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oddzielające ścieżkę rowerową od istniejącej jezdni drogi. Poszerzenie pasa drogowego w ramach inwestycji jest zmienne na całej dłu- gości ścieżki i może sięgać od około 1 do 10 m w miejscach budowy obiektów inżynierskich. Część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. W ramach inwestycji planuje się przebudowę istniejących zjazdów drogowych w celu dostosowania do przyjętych rozwiązań projektowych projektowanej ścieżki oraz umożliwienia dostępu do dróg lokalnych, pożarowych, leśnych, prywatnych i innych. W przypadku przebiegu ścieżki poza terenami zabudowanymi przewidziano odwodnienie powierzchniowe z odprowadzaniem wody za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych do rowów przydrożnych. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektowanej ścieżki rowe- rowej w miejscowości Białowieża oraz w miejscowości Grudki zaprojektowano powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ze ścieżki do kanalizacji deszczowej, dalej do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, szczel- nych zbiorników retencyjno-odparowalnych lub do projektowanego rowu. Ponadto w ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projekto- wanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża

		oraz przebudowy fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie. Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym. Zaprojektowanie obiektów inżynierskich na trasie ścieżki rowerowej jest konieczne z uwagi na przekraczanie przeszkód terenowych takich jak: kolejka wąskotorowa, cieki, rowy, przepusty.
	6. Z uwagi na postępujące zmiany klimatu, długotrwałe okresy suszy, coraz trudniejsze warunki dla naszej przyrody usuwanie tak dużej liczby dojrzałych drzew na potrzeby ścieżki rowerowej uważam za wysoce szkodliwe. Rower to ekologiczny środek lokomocji, a więc w ślad za tym powinny iść ekologiczne, a nie destrukcyjne dla przyrody rozwiązania. Sama Puszcza Białowieska już cierpi z powodu zmian klimatu, nie możemy osłabiać naszych najcenniejszych przyrodniczo rejonów. Co przyjdzie nam ze ścieżek rowerowych jak nie będziemy mieli czym oddychać, co pić a drzewa wokół nas osłabione takimi inwestycjami jak powyższa zaczną obumierać? Wnioskodawca apeluje zatem o odstąpienie od tego projektu, Wnioskodawca jadąc do Białowieży oczekuje dzikości. Nie chce niszczenia przyrody w imię wygody, raczej oczekuje zminimalizowania ruchu samochodowego na rzecz rowerowego, pieszego i komunikacji zbiorowej. Jako miłośniczka Białowieży, nie liczy na to, że będzie się przemieszczać po okolicach jak po terenach miejskich czy podmiejskich wysoce zurbanizowanych, że będzie miała do dyspozycji równą ścieżkę wyłożoną asfaltem i oświetloną latarniami. Wnioskodawca liczy na rozwiązania typu współdzielimy ruch samochodowy z rowerowym, by nie usuwać drzew zwięzamy drogę i wydzielamy pas rowerowy w ramach starej drogi.	Ad 6. Wybrany do realizacji wariant budowy ścieżki rowerowej jest optymalny, zarówno ze względu na ochronę przyrody, jak też i bezpieczeństwo uczestników ruchu.

	Nigdy nie wycinamy drzew istniejących. Nie będzie drzew, nie będzie NAS!	
	7. Co ważniejsze koszt czy zysk? Zamiast szpaleru zieleni nad głową, ścieżka rowerowa bez stylu i charakteru, bez wartości estetycznej, za to z rowami odwadniającymi i nowym ponad dwumetrowym asfaltem idącym równolegle do drogi.	Ad 7. i Ad.8 Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji ścieżki rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzonych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r.
	8. Dlaczego zaproponowano 1 wariant? Wnioskodawca oczekuje 3 wariantów zgodnie z wymogami.	Inwestor wybrał do ewentualnej realizacji prezentowany wariant ścieżki rowerowej zarówno z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców), ale przede wszystkim w celu ograniczenia zajęcia terenów znajdujących się poza pasem drogowym DW689, a tym samym zmniejszenia ingerencji w przyrodę.
	9. Zamiast rzeczowej analizy potrzeb turystycznych i lokalnej społeczności w kontekście obiektu UNESCO - proponuje się koncept, który stoi w sprzeczności z istniejącymi możliwościami.	Ad 9. Inwestycja ma być realizowana z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Należy również nadmienić, że zostanie wykonana ocena oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO), która będzie ujęte w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędy Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.
	10. Proponowany przebieg ścieżki jest najgorszą z możliwych opcji! Dlaczego odrzucono wariant wzdłuż torów, który wiązałby się ze znacznie mniejszą destrukcją przyrody? W proponowanym wariantcie narusza się teren rezerwatu im. Szafera, niszcząc	Ad 10. Odpowiedzi w Ad. 1 oraz w Ad. 9.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		jego walory krajobrazowe bezpowrotnie (a jest to obok rezerwatu ścisłego najdłużej w Puszczy chroniony obszar), to jest karygodne. Planowana ścieżka ma przebiegać w obiekcie światowego dziedzictwa UNESCO, a to ten tytuł gwarantuje, że nasza Puszcza jest unikatową w skali świata atrakcją turystyczną, zbudowanie infrastruktury niszczącej ten obiekt dodatkową atrakcją dla samego obiektu i regionu nie będzie. Ścieżek turystycznych jest na świecie niezliczona ilość, natomiast przyrodniczych obiektów UNESCO tylko 213.	
45.	22.05.2020 r., godz. 23:59, e-mail		
	Wnioskodawca	Z prawdziwą dezaprobatą i smutkiem Wnioskodawca przyjrzał się projektowi ścieżki rowerowej. Zdaniem Wnioskodawcy nie uwzględnia ona niematerialnych wartości uniwersalnych chronionych w Puszczy Białowieskiej, obiekcie UNESCO. Ma nadzieję, że ta ścieżka nie powstanie. Prośba o odpowiedź - jak, w jaki sposób, Inwestor uwzględnił szczególne wartości (universal outstanding values), ze względu na które UNESCO objęło Puszczę ochroną?	Wykonanie oceny oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęte w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędy Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.
46.	22.05.2020 r. godz. 23:56, e-mail		
	Wnioskodawca	Zaprezentowany projekt w znaczącym stopniu ingerowałby w istniejący ekosystem. Najbardziej niepokoi Wnioskodawcę fakt ingerencji w Rezerwat Krajobrazowy im. W. Szafera. Zagrożone zostałyby wówczas siedliska wielu gatunków chronionych prawem polskim i unijnym, zniszczone funkcje ekosystemowe, zwłaszcza zaburzenie	Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji.

		stosunków wodnych prowadzące do pogłębiania się suszy i zwiększeniu zagrożenia pożarowego. Niepokojący jest fakt, że inwestor nie przedstawił żadnych możliwych alternatyw dotyczących rozwoju turystycznego regionu, nie skupił się na zwiększeniu bezpieczeństwa rowerzystów. Puszcza Białowieża posiada doskonałe trasy rowerowe, których łączna długość wynosi kilkaset kilometrów. Z Hajnówki do Białowieży można przejechać rowerem Trybem Hajnowskim, po nim Zwierzynieckim do wsi Budy, Teremiski i Pogorzelce albo Judzianka, Sacharowo, Nieznany Bór, Droga Zielona, Czerlonka, Tryb Jagielloński. Tak więc zamiast budowy nowej infrastruktury związanej z asfaltowaniem oraz wycinką drzew – przygotowanie koncepcyjne oraz prawidłowe oznakowanie już istniejących szlaków.	Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora, w zakresie jego możliwości. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością, w związku z tym proponowany przez Wnioskodawcę przebieg ścieżki jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji. Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko.
47.	22.05.2020 r. godz. 23:53, pismo e-mail		

	Wnioskodawca	W związku z udostępnieniem projektu w ramach opracowania dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka - Białowieża - granica państwa i organizacją zastępczych konsultacji społecznych drogą elektroniczną, jako obywatel Powiatu Hajnowskiego, społecznie i gospodarczo związany z Puszczą Białowieską i gm. gm. Hajnówka i Białowieża, Wnioskodawca przesyła uwagi do Projektu. Poza udostępnionymi przez Inwestora materiałami, Wnioskodawca pomocniczo posiłkuje się wyjaśnieniami PZDW, udzielonymi w piśmie WPIR.400.1.4. 2018 z 20 bm. do Stowarzyszenia „Lokalsi dla Puszczy”. Przedstawiono tam metodologię wykonanej dotąd analizy ruchu rowerowego, a także oszacowano, iż projekt zakłada wycięcie na obszarze objętym inwestycją aż ok. 4400 szt. drzew (w tym ok. 44% na terenie Rezerwatu Krajobrazowego). <u>I. Uwaga ogólna do przeprowadzonej analizy ruchu rowerowego.</u> Projekt poprzedzać winna rzetelna i aktualna analiza ruchu rowerowego, która jest wstępnym warunkiem prowadzenia merytorycznej dyskusji nad ew. drogą rowerową. We wspomnianym piśmie z 20 bm. wskazano, iż przeprowadzono „analizę” składającą się z zaledwie 4 pomiarów (wtorek 24.03 [7], czwartek 16.07 [26], niedziela 19.07 [189], niedziela 13.12 [2]) i to pochodzącą z 2015 roku. Analiza ta niewiele mówi o faktycznym ruchu rowerowym: a) Badanie pochodzi z 2015 roku. Przez te 5 lat zmieniło się wiele - lokalna demografia, tendencje w turystyce, dostępność komunikacyjna Powiatu, mody związane z rosnącą świadomością kryzysu klimatycznego.	Ad I. Inwestor dysponuje badaniami analizy ruchu drogowego z 2015 r. Na trasie projektowanej ścieżki tj. Hajnówka (km 27+990) - granica państwa (km 49,070) PZDW w Białymstoku wykonało pomiary ruchu w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2015. Średni dobowy ruch roczny rowerów na tym odcinku wyniósł 21. Należy jednak zaznaczyć, że w sezonie letnim zwłaszcza w weekend ruch rowerowy jest znacznie większy. Numer punktu pomiarowego 20069 znajdował się w km 37+000 (Zwierzyńiec). Dane z generalnego pomiaru ruchu z roku 2015 wraz z mapami lokalizacjami są ogólnodostępne i zamieszczone na stronie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W bieżącym roku kontynuowane są przez PZDW pomiary ruchu wykonywane w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2020. Pomiary z uwagi na pandemię covid 19 częściowo zostały przesunięte na rok 2021. W związku z powyższym wyniki z pomiarów zostaną opracowane pod koniec roku 2021. Inwestycja będzie realizowana nie tylko na podstawie analizy ruchu drogowego, ale przede wszystkim z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Głosy poparcia dla budowy ścieżki rowerowej Inwestor uzyskał również podczas konsultacji społecznych dotyczących inwestycji przeprowadzonych w grudniu 2019 r. Ad II. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki przez miejscowości Budy, Teremiski, Pogorzelce jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora i dlatego też nie może być alternatywą wobec wybranego do realizacji wariantu. Inwestor nie może bowiem inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.
--	---------------------	--	--

	znego, załamania turystyki związane z zamknięciem przez ALP Puszczy podczas nielegalnej wycinki, czy obecną epidemią. Zaś tak skromne dane (zaledwie 4 pomiary) są na tyle szczątkowe, że nie sposób sensownie ich uogólnić, czy tym bardziej dokonać prostej ich rewaloryzacji na dzisiejsze warunki. b) Nie wskazano, w którym miejscu dokonano pomiarów. Wjazd do Hajnówki, Zwierzyniec czy może okolicę przejścia granicznego? Przecież przedmiotowa trasa nie jest monolitem. Analiza sieci osadniczej oraz szlaków komunikacyjnych i turystycznych wskazuje, iż na trasie Hajnówka-Białowieża można wskazać kilka punktów węzłowych, które trasę dzielą na odcinki, które może być zasadne rozpatrywać oddzielnie. Wskazać tu należy zwłaszcza: • km. 30,19 Nieznany Bór (przystanek kolejowy i osiedle) • km. 37,05 Zwierzyniec (obiekty turystyczne, droga i na Czerlonkę i Budy) • km. 42,46 Narewowska Droga (i zarazem Rezerwat Pokazowy Żubrów BPN) • ewentualnie także km 43,83 Droga Sinicka (m. in. droga do „Miejsca Mocy”) Punktów węzłowych na odcinku Białowieża Krzyże - Granica Państwa nie wskazuję z przyczyn wskazanych w uzasadnieniu do pkt 3-5; pomiar ruchu na tym odcinku nie ma wpływu na słuszność - odpowiednio - budowy ścieżki i zabezpieczenia jej budowy. c) Nawet już tak pobieżny obraz sugeruje, iż głównymi beneficjentami budowy ścieżki rowerowej w pierwszej kolejności mają być turyści odwiedzający Puszcę Białowieską, a nie mieszkańcy (jeżeli miałyby służyć jedynie niezmotoryzowanym mieszkańcom Hajnówki i Białowieży do dojazdów do pracy, rozsądniej byłoby znacznie mniejsze środki publiczne wy-	Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji ścieżki rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzonych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne; Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotarcie do ważniejszych punktów krajobrazowych, a tym samym przyczyni się do rozwoju ruchu turystycznego.
--	---	--

	dać na skuteczną walkę z wykluczeniem transportowym ww. osób). Ścieżkę należy tyczyć więc przede wszystkim z myślą o odwiedzających, a nie tylko o codziennych (dość długich jak na warunki rowerowe) dojazdach do pracy czy szkoły. <u>II. Uwagi szczegółowe co do proponowanego przebiegu trasy:</u> 1. od km. 28,00 Hajnówka do km. 30,19 Nieznany Bór -proponowane rozwiązanie - ścieżkę poprowadzić zgodnie z planem lub ewentualnie zaniechać wznowienia z przeprowadzeniem dalszego jej ciągu inną trasą (por. pkt 2), 2 od km. 30,19 do km. 42,46 Dr. Narewowska /Rezerwat Żubrow zaniechać realizacji projektu tą trasą, ścieżkę wytyczyć alternatywną trasą z wykorzystaniem istniejących dróg leśnych oraz drogi Budy - Pogorzelce – Białowieża, 3. od km. 42,46 do km. 46,3 N skraj wsi Grudki - przeprowadzić zgodnie z planem, 4. od km. 46,3 do km. 47,3 SW skraj wsi Grudki - bez uwag, powinno to leżeć w gestii grudczan 5. od km. 47,3 do km. 48,8 Granica Państwa - całkowicie zaniechać realizacji projektu Uzasadnienie: 1. Budowa ścieżki w proponowanym kształcie od Hajnówki do Rezerwatu Pokazowego Żubrow BPN jest zasadniczo błędną koncepcją (zob. pkt. 2). Jednakże na odcinku Hajnówka - Nieznany Bór budowa ta może być jednak celowa, z uwagi na potencjalnie duży ruch pieszy i rowerowy na tym właśnie odcinku (tylko do Nieznanego Boru). Poza ogólną bliskością Hajnówki, we wskazanym miejscu: • szosę przecinają liczne szlaki turystyczne, prowadzące w południowe części Puszczy oraz na północ do Hajnówki;	Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego dw689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku. Ścieżka rowerowa została zaprojektowana również poza pasem drogowym dw 689. Część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Na potrzeby budowy ścieżki rowerowej planowana jest wycinka drzew i krzewów na obszarze objętym inwestycją. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 50% stanowią drzewa zlokalizowane w pasie drogowym Inwestora, pozostała ilość drzew przeznaczonych do wycinki znajduje się poza pasem drogowym, w tym na terenie Rezerwatu Szafera.
--	--	--

		• szosę przecina (pod wiaduktem) tor kolei wąskotorowej, także stanowiący szlak turystyczny; • odchodzi droga dojazdowa do osiedla apartamentowego „Enklawa Białowieska”; • mieści się przystanek kolejowy Nieznany Bór stanowiący punkt styczny infrastruktury ogólnodostępnej PKP Polskich Linii Kolejowych oraz infrastruktury wydzielonej Powiatu Hajnowskiego; oznacza to, iż prawdopodobnie właśnie w tym miejscu (a nie na stacji w Hajnówce) rozpoczynać i kończyć będą bieg pociągów turystyczne i rowerowe drezyny turystyczne. 2. Kategorycznie należy odstąpić od budowy proponowanej ścieżki na tym odcinku. Korzyści z takiego przebiegu są znikome w porównaniu z wadami: • proponowany przebieg wymaga niedopuszczalnie znacznej ingerencji w przyrodę (bezpowrotna wycinka tysięcy drzew, tym samym zwiększenie fragmentacji, a także dodatkowe odwodnienie lasu), w dodatku, w miejscu którego głównym walorem turystycznym jest właśnie mało przeobrażona przyroda oraz drzewa. Jakby tego było mało, ucierpieć miałby las akurat Rezerwatu Krajobrazowego. • taka lokalizacja ścieżki nie jest atrakcyjna turystycznie z uwagi na jej położenie wzdłuż szosy - odwiedzający Puszczę Białowieską pragną podziwiać jej walory (do których należą „cisza, spokój, ptaki śpiewają, nie to co w Wielkim Mieście”, a także drogi leśne w wąskich przecinkach, dające uczucia bycia „w lesie”), nie zaś jechać 20 km wzdłuż bardzo uczęszczanej drogi wojewódzkiej (w dodatku przecinką już w takiej sytuacji mocno poszerzoną). Trudno wskazać (poza ewentualną lepszą możliwością łapania „autostopu”) jakiegokolwiek powody, dla których użytkownik pieszy (a tym bardziej rowerowy) miałby preferować poruszanie się po Puszczy akurat tą trasą, z	
--	--	---	--

		właszcza skoro nie jest to jedyna droga. Ścieżkę należy więc poprowadzić alternatywną trasą, z wykorzystaniem istniejącej, bardzo gęstej (prostopadłe drogi co wiorstę lub pół wiorsty) sieci dróg leśnych, oraz innych istniejących dróg. Z kilku możliwych wariantów optymalny (pod względem odległości i koniecznych nakładów) wydaje się następujący alternatywny przebieg trasy rowerowej od Hajnówki do Rezerwatu Pokazowego Zwierząt. Wnioskodawca proponuje puścić ruch rowerowy nieco na północ od Drogi Wojewódzkiej, w ten sposób, iż: • na odcinku Hajnówka - Zwierzyniecki Tryb tzw. Droga Hajnowską która może wymagać pewnego uzdatnienia (jednakże dużo mniej ingerującego w przyrodę, niż wariant pierwotny) • Zwierzynieckim Trybem na południe ok. 900 m do wsi Budy - droga leśna nieudostępniona do ruchu samochodowego, asfaltowa, nie wymaga zabiegów • szosą Budy - Teremiski - Stara Białowieża (do skrzyżowania z Droga Narewowską). Na odcinkach wiejskich nie wymaga to żadnych zabiegów, rozważyć można sensowność wytyczenia odrębnej ścieżki na odcinkach szosowych • Stara Białowieża - Rezerwat Pokazowy Żubrów - do Drogi Wojewódzkiej tzw. Droga Narewowską (udostępniona droga leśna z uspokojonym ruchem, asfaltowa, niedawno wyremontowana ze środków publicznych). Poprowadzona w ten sposób ścieżka miałaby długość (od początku projektowanej trasy, tj. skrzyżowania ul. 3 Maja z Celną i Reja w Hajnówce) 18,3 km zamiast 14,4 km (3.9 km dalej), co dla ruchu turystycznego nie powinno stanowić znacznej przeszkody. Jednakże taki przebieg trasy jest krótszy dla rower	
--	--	---	--

		zystów poruszających się z Bud i Teremisek - w stosunku do jazdy przez Zwierzyniec oznaczałoby to skrócenie drogi o około 2,7 km. Taka trasa posiadałaby znacznie większe walory turystyczno-przyrodnicze, pozwalając zarazem na odcinku 12 km zaniechać zbędnej i szkodliwej ingerencji w przyrodę. Dodatkową korzyścią jest przebieg takiego wariantu przez Budy i Teremiski. Zwiększyłoby to potencjał turystyczno-komercyjny tych wsi (możliwość świadczenia usług, np. gastronomicznych, handlowych, miejsc odpoczynku etc na rzecz turystów korzystających ze ścieżki), tym samym przyczyniając się do bardziej zrównoważonego rozwoju Gminy Białowieża. 3. Ścieżka na tym odcinku jest bardzo potrzebna z uwagi na intensywny ruch pomiędzy Białowieżą (centrum turystyki puszczańskiej) a Sinicką Droga (odgałężenie drogi leśnej do tzw. Miejsca Mocy i kilku szlaków turystycznych) oraz Rezerwatu Pokazowego Żubrów, przy którym odgałęzia się także Narewowska Droga prowadząca do Starej Białowieży (Szlak Dębów Królewskich) i dalej do północnych części Puszczy. Ścieżka pożądana jest również na dalszym odcinku, tj. Krzyże - Grudki. Obecnie na ww. odcinku (zwłaszcza poza terenem zabudowanym) samochody osiągają duże prędkości, natomiast piesi i rowerzyści nie dysponują nawet poboczem; geometria drogi i bezpośrednie sąsiedztwo zieleni skutkują słabą widocznością i potencjalnymi niebezpieczeństwami. Budowa tego odcinka wydatnie zwiększy bezpieczeństwa mieszkańców i turystów poruszających się między Białowieżą a Grudkami. 4. W obrębie Grudek ruch samochodowy jest ograniczony i uspokojony przez wieś. Budowa ścieżki nie jest w oczywisty sposób ani tak niezbędna jak na p	
--	--	---	--

		oprzednim odcinku, ani tak zbędna jak na kolejnym . Decydujący głos powinni mieć tu obywatele wsi Grudki. 5. Przejście Graniczne Białowieża-Piererov przeznaczone jest wyłącznie do obsługi ruchu pieszego i rowerowego, z wyłączeniem towarów. Ruch samochodowy na odcinku od wsi Grudki do ww. odcinku jest sporadyczny, na odcinku od km. ok. 47,8 (zjazd na Jagiellońskie) ograniczony wyłącznie dla pojazdów obsługujących przejście graniczne. Nie istnieje więc konflikt ruchu rowerowego/pieszego z samochodowym, który w jakimkolwiek stopniu uzasadniałby tak daleko idącą ingerencję w przyrodę oraz wydatkowanie publicznych środków. Mimo, że odcinek ten formalnie ma kategorię Drogi Wojewódzkiej, konflikt samochodowo-rowerowy jest tu na niższym poziomie, niż na typowej drodze gminnej (pasuje się pomiędzy drogą leśną udostępnioną a drogą leśną nieudostępnioną). Budowa ścieżki - wielkim kosztem finansowym i przyrodniczym - nie ma więc na tym odcinku najmniejszego sensu, stanowiłaby rażącą niegospodarność, w dodatku szkodliwą przyrodniczo. Wnioskodawca załączył do pisma materiał graficzny z oznaczeniem odpowiednio: - jasnoniebieskimi krzyżykami - wspomniane w pkt . I punkty węzłowe - kolorem zielonym - odcinek, którego realizację stanowczo popiera (pkt. 3) - kolorem czerwonym - odcinki, których realizacji stanowczo się sprzeciwia (pkt. 2 i 5) - kolorem żółtym - odcinki, co do których nie ma jednoznacznej rekomendacji (pkt. 1 i 4) - kolorem fioletowym - proponowaną alternatywną trasę ścieżki (pkt. 2). Linia przerywana oznacza od	
--	--	--	--

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		ciniki nie wymagające jakichkolwiek dodatkowych prac (poza oznaczeniem szlaku), ciągła - zakres potrzebnych prac do ustalenia.	
48.	22.05.2020 r. godz. 23:44, e-mail		
	Wnioskodawca Fundacja Dzik Polska	Budowa ścieżki rowerowej będzie wiązała się z wycięciem ponad 4 000 drzew, miejscami niemal trzykrotnym poszerzeniem pasa drogowego, przekształceniem terenu, co łącznie stanowi znaczną ingerencję w ekosystem puszczy, wiążącą się z negatywnym oddziaływaniem na: - rezerwat przyrody im. Wł. Szafera - jedno z najmniej przekształconych przez człowieka fragmentów Puszczy Białowieskiej poza Białowieskim PN. - przedmioty ochrony Natura 2000; - outstanding universal value - będące priorytetem ochrony z perspektywy Obiektu UNESCO; inwestycja ma być realizowana w pierwszej strefie ochronnej; W ocenie Wnioskodawców - biorąc pod uwagę fakt, że istnieją alternatywne przebiegi ścieżki: - wzdłuż torów kolejowych; - obecny szlak Green Velo; - przez wsie: Pogorzelce, Teremiski, Budy, Trybą Hajnowską - ten wariant byłby szczególnie korzystny dla rozwoju lokalnej turystyki; Obecnie konsultowany wariant ze względu na stopień ingerencji jest nieakceptowany. Obecnie konsultowany wariant byłby akceptowalny, gdyby budowa ścieżki nie wiązała się z wycięciem drzew. Dlatego Wnioskodawcy popierają pomysł realizacji	Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne; Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwielecie z bliższej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotarcie do ważniejszych punktów krajobrazowych. Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego

		ścieżki rowerowej, jednak powinna ona przebiegać w innym wariantcie i nie może powodować aż tak wielkiej ingerencji w środowisko Puszczy.	DW689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym pozyskaniem przyległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwestycji. W związku z powyższym część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może jedynie wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Budowa ścieżki rowerowej prowadzącej przez wsie Pogorzelce, Teremiski, Budy, Trybą Hajnowską, o której pisze Wnioskodawca, nie może zostać realizowana przez tego Inwestora. Inwestor nie może bowiem inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Wybrany do realizacji wariant budowy ścieżki rowerowej jest optymalny, zarówno ze względu na ochronę przyrody, jak też i bezpieczeństwo uczestników ruchu. Inwestor realizuje i będzie realizował inwestycję wyłącznie w oparciu o aktualne przepisy prawne i zgodnie z opiniami, decyzjami, postanowieniami wydanymi w sprawie. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie.
--	--	--	---

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji. Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. W ramach inwestycji przewidziane jest wykonanie oceny oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO), która zostanie ujęta w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędu Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.
49.	22.05.2020 r. godz. 23:32, godz. 23:43, e-mail Wnioskodawca	Prezentowany projekt ścieżki rowerowej w ciągu drogi nr 689 na odcinku Hajnówka- Białowieża-granica państwa w wypadku jego realizacji oznacza bezprecedensową ingerencję w unikalny ekosystem Rezerwatu Szafera i Puszczy Białowieskiej w ogóle. Jest to nie tylko ingerencja w obszar Światowego Dziedzictwa Ludzkości UNESCO, obszar Natura 2000, ale też w jeden z najlepiej zachowanych fragmentów polskiej części Puszczy Białowieskiej. Rezerwat Krajobrazowy im. W. Szafera chroniony jest z przerwami od 1921 roku. Utrata choćby niewielkiego fragmentu oznacza niepowetowane straty przyrodnicze. Jest to również wbrew międzynarodowym przepisom, które nasz kraj musi respektować po wpisaniu Puszczy Białowieskiej na listę UNESCO. Wykonanie tej inwestycji oznacza: - wycinkę ponad 4 tys. drzew, z czego ponad połowa w rezerwacie Szafera, zniszczenie naturalnego odnowienia na znacznym obszarze. Przesunięcie w głąb rezerwatu wycinki kolejnych drzew ze względów bezpieczeństwa, co wiąże się z koniecznością wykonywania stałych prac leśnych na coraz większych obszarach rezerwatu. Oznacza utratę siedlisk dla chronionych	Inwestor realizuje i będzie realizował inwestycję wyłącznie w oparciu o aktualne przepisy prawne i zgodnie z opiniami, decyzjami, postanowieniami wydanymi w sprawie. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji. Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Zostanie wykonana ocena oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO), która zostanie ujęta w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędu Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.

	prawem polskim i wspólnotowym gatunków na znacznym obszarze - trwałe zniszczenie funkcji ekosystemowych (absorbacja CO₂, absorbacja wody i zaburzenie stosunków wodnych) na ponad 6 hektarach unikalnych terenów, i degradacja tych funkcji na przyległym, znacznym obszarze. - Odwodnienie przez pogłębienie i wykonanie rowów, co będzie skutkowało zmianą stosunków wodnych przy pogłębiającej się od wielu lat suszy - Dodatkowa utwardzona powierzchnia (asfaltowa) spowoduje podniesienie temperatury i zmiany w mikroklimacie, co jak pokazują badania z innych krajów może skutkować większym zagrożeniem pożarowym. - Inwestycja jest inwestycją liniową, co oznacza, że powiększy efekt bariery, jaki ma już przecinająca Puszczę droga nr 689 utrudniającą przemieszczanie się oraz migrację zarówno małych jak i dużych zwierząt. W wypadku małych zwierząt (bezkręgowce, płazy, gady) inwestycja spowoduje też zwiększenie ich śmiertelności. Strat spowodowanych tą inwestycją nie da się skompensować w żaden sposób. Projekt wygląda na przygotowany przez osoby nie mające pojęcia o turystyce rowerowej na terenie Puszczy. Puszcza Białowieska posiada doskonałą sieć dróg leśnych nadających się znakomicie do uprawiania turystyki rowerowej. Trasę Hajnówka – Białowieża można w sposób wygodny przejechać jadąc rowerem Trybem Hajnowskim, następnie Zwierzynieckim i przez wsie Budy, Teremiski oraz Pogorzelce do Białowieży lub w wariantcie południowym przez Judziankę, Sacharewo, Nieznany Bór, Drogą Zieloną, Czerlonkę, Tryb Jagielloński do Białowieży. Obydwie te trasy wymagają w przeciwieństwie do	Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego DW689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym pozyskaniem przyległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwestycji. W związku z powyższym część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Na potrzeby budowy ścieżki rowerowej planowana jest wycinka drzew i krzewów na obszarze objętym inwestycją. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 50% stanowią drzewa zlokalizowane w pasie drogowym Inwestora, pozostała ilość drzew przeznaczonych do wycinki znajduje się poza pasem drogowym, w tym na terenie Rezerwatu Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestor, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne; Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie z blizonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatково mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączenie
--	--	--

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		proponowanej ścieżki w ciągu drogi nr 689 niewielkich nakładów; dobrego oznakowania, informowania o nich dla przyjeżdżających do nas turystów oraz być może nieznacznej poprawy nawierzchni w kilku miejscach. Warto też nadmienić, że zaproponowana ścieżka rowerowa w ciągu drogi krajowej w przeciwieństwie do wyżej wymienionych tras nie prowadzi przez żadne wsie puszczańskie, przez co nie przyczyni się do rozwoju turystycznego regionu i z pewnością jest w sprzeczności z interesami mieszkańców puszczańskich wsi, którzy, gdyby trasa wiodła przez wsie mogliby czerpać korzyści z obsługi turystyki rowerowej.	m dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Remont lub budowa ścieżki rowerowej prowadzącej przez wsie Budy, Teremiski, Pogorzelce lub przez miejscowości Judziankę, Sacharewo, Nieznany Bór, Drogę Zieloną, Czerlonkę, Tryb Jagielloński, o których pisze Wnioskodawca, nie może zostać realizowana przez tego Inwestora. Inwestor nie może bowiem inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Wybrany do realizacji wariant budowy ścieżki rowerowej jest optymalny, zarówno ze względu na ochronę przyrody, jak też i bezpieczeństwo uczestników ruchu. Inwestycja, w tym rowy odwadniające ścieżkę rowerową, zostały zaprojektowane zgodnie z aktualnymi przepisami, w tym Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.). W rozwiązaniach projektowych ścieżki rowerowej zostanie uwzględnione bezpieczeństwo zwierząt. Należy dodać, że w pasie drogowym istnieje już rów odwadniający drogę DW689.
50.	22.05.2020 r. godz. 23:32, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawcy jako osoby zainteresowane rozwojem ruchu turystycznego w regionie Puszczy Białowiejskiej i ochroną zasobów przyrodniczych Puszczy (prowadzą gospodarstwo agroturystyczne przy południowej części Puszczy), wnoszą o: 1) zrezygnowanie z planów wytyczenia ścieżki przez Rezerwat Krajobrazowy im. W. Szafera; 2) wykorzystanie przy projektowaniu ścieżki już istniejącej sieci dróg gminnych i duktów	Ad 1. Inwestycja planowana jest z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego dw689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku. Ad 2. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowan

	leśnych;	ia, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Budowa ścieżki rowerowej w pasach drogowych dróg gminnych lub duktach leśnych, o których pisze Wnioskodawca, nie może zostać realizowana przez tego Inwestora. Inwestor nie może bowiem inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Gminę, Lasy Państwowe, Starostwo...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.
	3) przygotowanie prac projektowych i budowlanych w sposób gwarantujący zgodność z prawem krajowym i unijnym oraz zobowiązaniami międzynarodowymi podjętymi przez Polskę w związku z zarządzaniem obiektem Światowego Dziedzictwa Ludzkości UNESCO - tak aby budowa ścieżki odbyła się sprawnie i legalnie.	Ad 3. Inwestor realizuje i będzie realizował inwestycję wyłącznie w oparciu o aktualne przepisy prawne i zgodnie z opiniami, decyzjami, postanowieniami wydanymi w sprawie. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji. Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Zostanie wykonana ocena oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO), która zostanie ujęta w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

51.	22.05.2020 r. godz. 22:47, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca odnosi się do rozwiązań projektowych w związku z opracowaną dokumentacją projektową dla zadania: „Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”, dostępnych pod linkiem: https://www.safega.pl/nasze-projekty/projekt/projektowanie-sciezka-rowerowa-w-ciagu-drogi-woj-nr-689-na-odcinku-hajnowka-bialowieza-granica-panstwa-2019-2020. Pomysł poprowadzenia ścieżki rowerowej łączącej Hajnówkę z Białowieżą i przejściem granicznym między Polską a Białorusią (Białowieża – Piererov) jest bez wątpienia inicjatywą bardzo cenną, potrzebną i wartą realizacji. Jest to inicjatywa, którą jako przedstawiciel społeczności lokalnej Wnioskodawca szczerze popiera. Wnioskodawca zgłasza kilka uwag do projektu w/w ścieżki dostępnego pod w/w linkiem, zakładającego poprowadzenie rzeczonoj ścieżki wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689, przebiegającej przez teren rezerwatu przyrody pn. „Rezerwat Krajobrazowy im. prof. Władysława Szafera”. Projekt ten Wnioskodawca uważa za niekorzystny z następujących powodów: 1. Realizacja ścieżki zgodnie z w/w projektem przyczyniłaby się do dalszej koncentracji ruchu turystycznego wzdłuż drogi krajowej nr 689. Poprowadzenie ścieżki inną trasą, np. zgodnie z już wytyczonym Szlakiem Green Velo a zatem tzw. Trybą Hajnowską z Hajnówki do miejscowości Budy, a następnie przez miejscowości Teremiski i Pogorzelce do	Ad 1. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki przez miejscowości Budy, Teremiski, Pogorzelce jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów przyległych niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.

		Białowieży, byłoby szansą nie tylko na wykorzystanie już istniejącej infrastruktury Szlaku Green Velo, ale także na rozproszenie ruchu turystycznego w innych częściach Puszczy Białowieskiej oraz na rozwój infrastruktury turystycznej i wzrost dochodów z turystyki mieszkańców miejscowości innych niż Hajnówka czy Białowieża czyli np. Budy, Teremiski i Pogorzelce. Co więcej, wykorzystanie choćby tej trasy z pewnością przyczyniłoby się do podniesienia komfortu rowerzystów ją użytkujących, którzy nie musieliby podróżować w sąsiedztwie drogi krajowej nr 689, znacznie obciążonej ruchem pojazdów samochodowych w sezonie turystycznym.	
		2. Poprowadzenie ścieżki wzdłuż drogi krajowej nr 689 zgodnie z w/w projektem wiązałoby się ze znaczną ingerencją w środowisko najstarszego rezerwatu przyrody na terenie polskiej części Puszczy Białowieskiej. Ingerencja ta byłaby w ocenie Wnioskodawcy niekorzystna nie tylko dla samego obiektu ochrony, czyli walorów przyrodniczych i krajobrazowych rezerwatu, ale również dla użytkowników drogi krajowej nr 689. Przeprowadzenie cięć wzdłuż drogi krajowej nr 689 w celu umożliwienia poprowadzenia ścieżki rowerowej o szerokości 3 m wzdłuż tejże drogi, poza uszczupleniem powierzchni rezerwatu przyrody, oznaczałoby także istotne zmniejszenie ocienienia pasa drogowego. To z kolei wiązałoby się z większym nagrzewaniem asfaltu i warstw powietrza w bezpośrednim sąsiedztwie, co byłoby zjawiskiem niekorzystnym zarówno dla poruszających się po drodze pojazdów i kierowców oraz samej nawierzchni, jak i mikroklimatu sąsiadujących drzewostanów.	Ad 2. Planowana inwestycja ma być realizowana z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrow czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafara. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, pieszych jak i kierowców poruszających się DW 689. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody. Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwielecie z bliższej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, p

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			oprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu zlokalizowania ścieżki rowerowej za rowem drogowym. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie ła twiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych. Inwestycja planowana jest terenie pasa drogowego DW689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku z pozyskaniem przyległego terenu niezbędnego do realizacji inwestycji, częściowo stanowiącego tereny obszaru Rezerwatu Szafera.
		3. Instalacja oświetlenia wzdłuż ścieżki poprowadzonej wzdłuż drogi krajowej nr 689 zgodnie z w/w projektem zwiększyłaby poziom zanieczyszczenia światłem, co wpłynęłoby m.in. na faunę w/w rezerwatu przyrody i Puszczy Białowieskiej aktywną w porze nocnej, w tym na gatunki chronione takie jak np. nietoperze czy sowy, których wszyscy przedstawiciele podlegają w Polsce ochronie ścisłej.	Ad 3. W ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowy fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie. Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym, a tym bardziej na terenach leśnych, w tym na terenie Rezerwatu Szafera.
52.	22.05.2020 r. godz. 23:37, e-mail		
	Wnioskodawcy Członkowie Alarmu dla Klimatu Piaseczno	Jako Inicjatywa społeczna zrzeszająca ludzi z troskanych o stan środowiska i postępujące zmiany klimatu, Wnioskodawcy są głęboko zaniepokojeni planami ścieżki rowerowej na trasie Hajnówka- Białowieża. W związku z powyższym składają uwagi do projektu, następującej treści: 1. Obecnie ruch turystyczny w Puszczy Białowieskiej jest w ogromnym stopniu skoncentrowany w miejscowości Białowieża oraz przy Zagrodzie Pokazowej Żubrów. Skanalizowanie ruchu turystycznego na tak wąskim obszarze utrudnia wykorzystanie potencjału pozostałej części Puszczy Białowieskiej, w tym miejscowości Budy, Teremiski, Pogorzelce. Poprowad	Ad 1. I ad 2. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie przyległych gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Proponowany przez Wnioskodawców wariant przebiegu ścieżki przez miejscowości Budy, Teremiski, Pogorzelce jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor nie może bowiem inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty

	zenie ścieżki przez te miejscowości stwarzałoby szansę na rozwój istniejących i nowopowstałych punktów obsługi ruchu turystycznego - np. sklepu, kawiarni, warsztatu, miejsc noclegowych. Byłby to zatem krok w stronę bardziej zrównoważonego przestrzennie wykorzystania potencjału rozwojowego tego obszaru i zapewnienia nowych impulsów do rozwoju przyjaznej dla środowiska działalności gospodarczej.	(Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.
	2. Na trasie Hajnówka-Białowieża został już wytyczony szlak rowerowy Green Velo, najbardziej rozpoznawalna trasa rowerowa w Polsce. Przebiega ona Trybą Hajnowską i dalej przez Budy, Teremiski, Pogorzelce do Białowieży. To jest przesłanka wskazująca na konieczność uwzględnienia tego wariantu przebiegu jako alternatywnego wobec proponowanego w projekcie.	
	3. Proponowany wariant ścieżki prowadzi przez najstarszy rezerwat przyrody w Puszczy Białowieskiej, o ogromnej wartości przyrodniczej i krajobrazowej. Przy założeniu, że wycięty zostanie pas drzew o szerokości średnio 3 metrów, oznacza to utratę około 6 ha najcenniejszego lasu nizinnej Europy, w jego najlepiej zachowanej części. To ogromna strata dla dziedzictwa przyrodniczego Polski i Europy, która nie znajduje uzasadnienia w obliczu istnienia alternatywnych wariantów poprowadzenia ścieżki.	Ad 3 i Ad 4. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji ścieżki rowerowej, które jak trzeba zaznaczyć, są wariantami możliwymi do realizacji przez Inwestora. Zostały one udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzonych w grudniu 2019 r. Wariant wybrany do realizacji został przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne;
	4. Poprowadzenie ścieżki wzdłuż drogi o relatywnie dużym natężeniu ruchu pojazdów silnikowych pociąga za sobą wymierne, negatywne efekty zdrowotne dla rowerzystów decydujących się pokonać tę trasę.	

		Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych. Inwestycja ma być realizowana w większości na terenie pasa drogowego DW689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym pozyskaniem przyległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwestycji. W związku z powyższym część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera.
	5. Planowana ścieżka rowerowa wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa nie wpisuje się w definicję zrównoważonego rozwoju turystycznego regionu. Inwestycja oznacza trwałe przekształcenie minimum 6,3 ha terenu biologicznie czynnego pod inwestycję infrastrukturalną. Dodatkowo planowana jest budowa oświetlenia, zjazdów drogowych, systemu odwodnienia oraz obiektów inżynierskich. Taka ingerencja będzie znacząco negatywnie wpływać na podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy Białowieskiej dla turystów: przyrodę oraz naturalny kraj obraz.	Ad 5. W ramach planowanej inwestycji została zaprojektowana ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zaprojektowane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oddzielające ścieżkę rowerową od istniejącej jezdni drogi. Szerokość projektowanego pasa drogowego jest zmienna na całej długości ścieżki i wynosi około 16-20 m, zaś w miejscach projektowanych obiektów inżynierskich wynosi około 20-28 m. W ramach inwestycji projektuje się przebudowę istniejących zjazdów istniejących drogowych w celu ich dostosowania do przyjętych rozwiązań projektowych projektowanej ścieżki oraz umożliwienia dostępu do dróg lokalnych, pożarowych, leśnych, prywatnych i innych. W przypadku przebiegu ścieżki poza terenami zabudowanymi przewidziano o dwodnienie powierzchniowe z odprowadzaniem wody za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych do przebudowywanych rowów przydrożnych. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektowanej ścieżki rowerowej w miejscowości Białowieża oraz w miejscowości Grudki zaprojektowano powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ze ścieżki do kanalizacji deszczowej, dalej do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, szczelne

		ych zbiorników retencyjno-odparowalnych lub do projektowanego rowu. Ponadto w ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowy fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie. Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym. Zaprojektowanie obiektów inżynierskich na trasie ścieżki rowerowej jest konieczne z uwagi na przekraczanie przeszkód terenowych takich jak: kolejka wąskotorowa, ciek, rowy, przepusty. Przewiduje się pozostawienie istniejących przepustów pod korpusem drogi głównej oraz budowę nowych przepustów pod korpusem projektowanej ścieżki rowerowej.
	6. Z uwagi na postępujące zmiany klimatu, długotrwałe okresy suszy, coraz trudniejsze warunki dla naszej przyrody usuwanie tak dużej liczby dojrzałych drzew (około 4,5 tys) na potrzeby ścieżki rowerowej uważamy za wysoce szkodliwe. Rower to ekologiczny środek lokomocji, a więc w ślad za tym powinny iść ekologiczne, a nie destrukcyjne dla przyrody rozwiązania. Sama Puszcza Białowieża już cierpi z powodu zmian klimatu, nie możemy osłabiać naszych najcenniejszych przyrodniczo rejonów. Co przyjdzie nam ze ścieżek rowerowych jak nie będziemy mieli czym oddychać, co pić a drzewa wokół nas osłabione takimi inwestycjami jak powyższa zaczęły obumierać? Wnioskodawcy apelują o odstąpienie od tego projektu, jadąc do Białowieży oczekują dzikości. Nie chcą niszczenia przyrody w imię wygody, raczej oczekujemy zminimalizowania ruchu samochodowego na rzecz rowerowego, pieszego i komunikacji zbiorowej. Rozwiązani typy współdzielimy ruch samochodowy z rowerowym, by nie usuwać drzew z węzłów drogowych i wydzielamy pas rowerowy w ramach starej drogi	Ad 6. Wybrany do ewentualnej realizacji wariant budowy ścieżki rowerowej jest optymalny, zarówno ze względu na ochronę przyrody, jak też i bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		il	
53.	22.05.2020 r., godz. 23:25, pismo/ e-mail Wnioskodawcy	Zaprezentowany projekt ścieżki rowerowej w ciągu drogi nr 689 na odcinku Hajnówka- Białowieża-granica państwa w wypadku jego realizacji będzie oznaczać gigantyczną ingerencję w unikalny ekosystem. Dlatego budzi stanowczy sprzeciw Wnioskodawcy. Będzie w dużej części dotyczyć nie tylko pasa drogowego, ale również rezerwatu Krajobrazowego im. W. Szafera. Jest to nie tylko ingerencja w obszar Światowego Dziedzictwa Ludzkości UNESCO, obszar Natura 2000, ale też w jeden z najlepiej zachowanych fragmentów polskiej części Puszczy Białowiejskiej. Rezerwat Krajobrazowy im. W. Szafera chroniony jest z przerwami od 1921 roku i jest wizytówką Puszczy. Utrata choćby niewielkiego fragmentu oznacza niepowetowane straty przyrodnicze, które porównać można tylko z podobną ingerencją w rezerwat ścisły Białowiejskiego Parku Narodowego. W szczególności wykonanie tej inwestycji oznacza: - Wycinka ponad 4 tys. drzew, z czego ponad połowa w rezerwacie Szafera, zniszczenie naturalnego odnowienia na znacznym obszarze. Przesunięcie w głąb rezerwatu wycinki kolejnych drzew ze względu na bezpieczeństwo, będzie się to też wiązać z koniecznością wykonywania stałych prac leśnych na coraz większym obszarze rezerwatu. Oznacza to utratę siedlisk dla gatunków chronionych prawem polskim i wspólnotowym na znacznym obszarze. - Trwałe zniszczenie funkcji ekosystemowych (np. absorpcja CO₂, absorpcja wody) i zaburzenie stosunków wodnych na ponad 6 hektarach unikalnych terenów, i degradacja tych funkcji na przyległym, znacznym obszarze.	Inwestycja planowana jest z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowiejskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowiejskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne; Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za row drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku może wybudować ścieżkę rowerową jedynie w pasie drogowym, w związku z tym inwestycja pla

	- Odwodnienie przez pogłębienie i wykonanie rowów, co będzie skutkowało zmianą stosunków wodnych przy pogłębiającej się od wielu lat suszy. - Dodatkowa utwardzona powierzchnia (asfaltowa) spowoduje podniesienie temperatury i zmiany w mikroklimacie, co jak pokazują badania z innych krajów skutkuje większym zagrożeniem pożarowym. - Inwestycja jest inwestycją liniową co oznacza, że powiększy efekt bariery jaki ma już przecinająca Puszczę droga nr 689, utrudniającą przemieszczanie się oraz migrację zarówno małych jak i dużych zwierząt. W wypadku małych zwierząt (bezkęgowce, płazy, gady) inwestycja spowoduje też zwiększenie ich śmiertelności. Strat spowodowanych tą inwestycją nie da się skompensować w żaden sposób. Wreszcie, projekt wygląda na przygotowany przez osoby nie mające doświadczenia w sprawach związanych z turystyką rowerową na terenie Puszczy. Puszczą Białowieża posiada doskonałą sieć dróg leśnych nadających się znakomicie do uprawiania turystyki rowerowej. Trasę Hajnówka - Białowieża można w sposób wygodny i bezpieczny przejechać rowerem przynajmniej dwoma trasami. Najczęściej używana przebiega Trybem Hajnowskim, następnie Zwierzynieckim i przez wsie Budy, Teremiski oraz Pogorzelce do Białowieży. W inny wariant to na przykład trasa południowa przez Judziankę, Sacharewo, Nieznany Bór, Drogą Zieloną, Czerlonkę, Tryb Jagielloński do Białowieży. Obydwie te trasy wymagają w przeciwieństwie do proponowanej ścieżki w ciągu drogi nr 689 jedynie niewielkich nakładów: dobrego oznakowania, informowania o nich dla przyjeżdżających do nas turystów oraz być może nieznacznej poprawy nawierzchni w kilku miejscach. Warto też nad	nowana jest na terenie pasa drogowego DW689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku z pozyskaniem przyległego terenu niezbędnego do realizacji inwestycji, częściowo stanowiącego teren obszaru Rezerwatu Szafera. Remont czy też oznakowanie istniejących szlaków rowerowych prowadzących przez wsie Budy, Teremiski, Pogorzelce lub przez miejscowości Judziankę, Sacharewo, Nieznany Bór, Drogą Zieloną, Czerlonkę, Tryb Jagielloński, o których piszą Wnioskodawcy, nie mogą być przedmiotem realizacji przez tego Inwestora. Inwestor nie może bowiem inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Na potrzeby budowy ścieżki rowerowej planowana jest wycinka drzew i krzewów na obszarze objętym inwestycją, należy zaznaczyć, iż ok. 50% stanowią drzewa zlokalizowane w pasie drogowym Inwestora, pozostała ilość drzew przeznaczonych do wycinki znajduje się poza pasem drogowym, w tym na terenie Rezerwatu Szafera. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji. Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Zostanie wykonana ocena oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO), która zostanie ujęta w raporcie oceny oddziaływania inwestycji n
--	---	--

		mienić, że zaproponowana ścieżka rowerowa w ciągu drogi nr 689 w przeciwieństwie do wyżej wymienionych tras nie prowadzi przez żadne wsie, przez co nie przyczyni się do rozwoju turystycznego puszczańskich wsi i z pewnością dyskryminuje ich mieszkańców. Wnioskodawcy uważają, że poza katastrofalnymi i nieodwracalnymi skutkami ekologicznymi wyżej wymieniony projekt w wypadku jego realizacji oznacza niebywałe marnotrawstwo środków publicznych, które z pewnością przydadzą się w regionie na naprawdę ważne cele.	a środowisko zgodnie z postanowieniem, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.
54.	22.05.2020 r. godz. 23:05, e-mail		
	Wnioskodawca	Korzystając z obywatelskich możliwości przesyłania zastrzeżeń do projektu „Opracowania dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa” Wnioskodawca podyktował kilka uwag wymienionych w punktach odnoszących się do omawianego wariantu inwestycji. 1. Realizacja inwestycji wiąże się z wycięciem co najmniej 4400 drzew. W tym 56% drzew spoza pasa drogowego, z czego 44% z Rezerwatu Krajobrazowego im. Władysława Szafera. Jest to najstarszy rezerwat Puszczy Białowieskiej i niewątpliwie stanowi dla Puszczy wizytówkę. Turyści odwiedzający Puszcze Białowieską są zwykle pod ogromnym wrażeniem przejazdu przez swego rodzaju 'tunel' pod koronami drzew. Wycinka drzew wzdłuż drogi i poszerzenie pasa bezdrzewnego wpłynie na utratę walorów krajobrazowych i przyrodniczych tego miejsca. Wnioskodawca uważa, że dobrym porównaniem w tym przypadku byłby projekt budowy ścieżki rowerowej na starówce któregośkolwiek z miast Polski uwzględn	Ad 1. Inwestor wybrał do realizacji prezentowany wariant ścieżki rowerowej spośród 3 prezentowanych na konsultacjach społecznych zarówno z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców), ale przede wszystkim w celu ograniczenia zajęcia terenów znajdujących się poza pasem drogowym DW689, a tym samym zmniejszenia ingerencji w przyrodę. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrow, czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody;

	iający wyburzenie zabytkowych kamienic, ponieważ ścieżka nie mieści się w pasie drogowym. Przykład kuriozalny jednak w ocenie Wnioskodawcy bardzo analogiczny do omawianego projektu. Co więcej usunięcie drzew spowoduje powstanie luki w drzewostanie i przesuszenie dna lasu, co jest wyjątkowo niekorzystne w kontekście upałów, z którymi co roku mamy latem do czynienia.	- większe walory estetyczne; Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych. Inwestycja planowana jest terenie pasa drogowego DW689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku z pozyskaniem przyległego terenu niezbędnego do realizacji inwestycji, częściowo stanowiącego tereny obszaru Rezerwatu Szafera.
	2. Przeprowadzenie ścieżki rowerowej w innym wariantcie - trybą hajnowską następnie przez puszczańską trójwies przyczyniłoby się niewątpliwie do rozwoju turystycznego Bud, Teremisek i Pogorzelce. Obecnie ruch turystyczny koncentruje się w Białowieży, a z punktu widzenia lokalnej społeczności w kontekście rozwoju turystyki wartościowe byłoby skanalizowanie ruchu turystycznego również w inne miejscowości.	Ad 2. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową jedynie w pasie drogowym z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów przyległych niezbędnych do realizacji inwestycji. Przeprowadzenie ścieżki rowerowej Trybą Hajnowską a następnie przez puszczańską trójwies (Budy, Teremisek, Pogorzelce) wykracza poza możliwości realizacji inwestycji przez tego Inwestora. Inwestor nie może bowiem inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.
	3. Kolejną negatywną sprawą jest pomysł oświetlenia ścieżki. Puszcza Białowieża jest jednym z miejsc, gdzie zanieczyszczenie światłem jest stosunkowo niewielkie. Wiele turystów docenia ten fakt przyjeżdżając do Białowieży.	Ad 3. W ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowy fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		dając w to miejsce. Ponadto umieszczanie oświetlenia na znacznej długości w środku lasu bez wątpienia nie pozostanie bez negatywnego wpływu na lokalną faunę zakłócając naturalny cykl dobowy. 4. Przejazd rowerem w sezonie turystycznym wzdłuż stosunkowo ruchliwej drogi 689 narażałby rowerzystów na oddychanie zanieczyszczonym spalinami powietrzem. Oczywiście jest, że przejazd mniej ruchliwą trasą prowadzącą trybą hajnowską przez trójkę (Budy, Teremiski, Pogorzelce) byłby zdecydowanie przyjemniejszym doznaniem. Przedstawiony projekt ścieżki koncentruje się na jednym wariantie przeprowadzenia przedsięwzięcia tj. wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689. Ze względu na przedstawione argumenty przeciw poprowadzeniu inwestycji w ten sposób Wnioskodawca uważa za zasadny powrót do wcześniej proponowanych wariantów realizacji przedsięwzięcia, czyli - wzdłuż torów kolejowych lub (i to uważa za najbardziej sensowne) wzdłuż tryby hajnowskiej, a następnie przez wsie Budy, Teremiski, Pogorzelce. Jako rowerzysta uważa, że przydałaby się trasa rowerowa łącząca Hajnówkę z Białowieżą, jednak można ją poprowadzić ingerując w dużo mniejszym stopniu w walory przyrodnicze i krajobrazowe Puszczy Białowieskiej, a jednocześnie pozytywnie wpływając na kanalizację ruchu turystycznego w puszczańskich wioskach.	Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym, a tym bardziej na terenach leśnych, w tym na terenie Rezerwatu Szafera. Ad 4. Odpowiedź jak w Ad. 2 Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji ścieżki rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzonych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r.
55.	22.05.2020 r. godz. 23:03, e-mail		
	Wnioskodawca	W nawiązaniu do konsultacji społecznych dokumentacji projektowej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa, Wnioskodawca przesyła następujące uwagi i wnioski:	Inwestycja planowana jest z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność

	Proponowany wariant ścieżki prowadzi przez Puszcę Białowieską, teren o unikalnym znaczeniu. Projekt budowy ścieżki rowerowej przyczyniłby się do trwałego przekształcenia Puszczy w sposób negatywny, zaburzając ekosystem terenu. Inwestor zaznacza, iż projekt przyczyniłby się do zwiększenia walorów turystycznych tego regionu, jednakże zakładana wielkość inwestycji zostać będzie wykonana po przez wycinkę bardzo dużej ilości drzew, co stanowi swoisty paradoks. Kolejnym aspektem jest zwrócenie uwagi na zbyt niską atrakcyjność projektu dla turystów. Poprowadzenie ścieżki wzdłuż drogi wojewódzkiej nie będzie mieć korzystnego wpływu zdrowotnego dla jej użytkowników. Wiąże się z emisją zanieczyszczeń oraz ekspozycją na hałas, które są emitowane poprzez wysoki ruch pojazdów mechanicznych. Zastanawiający fakt stanowi też brak alternatyw projektu. Poprzez Puszcę Białowieską wytyczone są już ścieżki rowerowe, które wymagają m.in. prawidłowego oznakowania. Ich dobry stan techniczny z pewnością znalazłby przełożenie na zwiększenie ruchu turystycznego, o czym inwestor zdaje się nie widzieć, wnosząc projekt budowy nowej infrastruktury. Z uwagi na powyższe Wnioskodawca wyraża negatywne stanowisko w stosunku do projektowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka – Białowieża oraz wnosi o przygotowanie i przedstawienie alternatywnych wariantów, które realnie wpiszą się w koncepcję zrównoważonego rozwoju regionu.	do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu K rajobrazowego Szafera. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Wariant II ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu w porównaniu do pozostałych wariantów; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody;
--	--	--

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			- większe walory estetyczne w porównaniu z pozostałymi wariantami; Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszoną ekspozycję na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotarcie do ważniejszych punktów krajobrazowych.
56.	22.05.2020 r. godz. 22:56, e-mail		
	Wnioskodawca	W nawiązaniu do konsultacji społecznych dokumentacji projektowej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa, Wnioskodawca przesyła następujące uwagi i wnioski: 1. Budowa ścieżki rowerowej w takiej formie zdecydowanie obniży atrakcyjność turystyczną tego obszaru, która opiera się na walorach przyrodniczych Puszczy Białowieskiej, jej naturalnych charakterze i niewielkiej ingerencji człowieka w strukturę tego obszaru. Ścieżka ma prowadzić przez najstarszy rezerwat przyrody w Puszczy Białowieskiej, o ogromnej wartości przyrodniczej i krajobrazowej, która to zostanie zniszczona poprzez wycinkę setek drzew, zastosowanie oświetlenia, budowę obiektów itp. Skala przedsięwzięcia jest za duża i istnieje ryzyko, że pas drogowy będzie zachodzić na teren rezerwatu im. Władysława Szafera. Turyści pragną poruszać się rowerami czy pieszo alejami wśród starych i cennych przyrodniczo drzew, nie zaś kolejną, taką samą, jak można spotkać w całej Polsce oświetloną ścieżką ro	Ad 1. Inwestycja planowana jest z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego DW689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym pozyskaniem przyległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwestycji. W związku z powyższym część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. W ramach inwestycji została zaprojektowana ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym zgodnie z obowiązującymi przepisami. W ramach inwestycji planuje się przebudowę istniejących zjazdów drogowych w celu dostosowania do przyjętych rozwiązań projektowych projektowanej

	werową.	ścieżki oraz umożliwienia dostępu do dróg lokalnych, pożarowych, leśnych, prywatnych i innych. Zaprojektowanie obiektów inżynierskich na trasie ścieżki rowerowej jest konieczne z uwagi na przekraczanie przeszkód terenowych takich jak: kolejka wąskotorowa, cieki, rowy. W zakresie inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowy fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie. Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym, a tym bardziej na terenach leśnych, w tym na terenie Rezerwatu Szafera.
	2. Brak alternatywnych przebiegów trasy. Z uwagi na fakt, że planowana budowa związana będzie ze znaczącą ingerencją w przyrodę rezerwatu przyrody (wycinka drzew) oraz obszaru Natura 2000 Puszcza Białowieska (dodatkowa bariera w migracji dziko żyjących zwierząt pogarszająca integralność obszaru), brak faktycznego wariantowania inwestycji pod kątem lokalizacji inwestycji i rozwiązań technicznych jest równoznaczny z naruszeniem przepisów prawa.	Ad 2. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r.
	3. Wątpliwości co do samego użytkowania takiej ścieżki rowerowej przez turystów - aspekty wpływu na zdrowie. Poprowadzenie ścieżki wzdłuż drogi, na której samochody poruszają się z prędkością 80 czy 90 km na godzinę podwyższa ryzyko wystąpienia negatywnych konsekwencji zdrowotnych - wdychanie spalin i ekspozycja na hałas. Inwestor nie wziął jednak pod uwagę możliwych alternatyw dotyczących rozwoju turystycznego regionu oraz zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu rowerzystów, w tym przede wszystkim – zamiast budowy nowej infrastruktury związanej z asfaltowaniem oraz wycinką drzew – przygotowanie koncepcyjne oraz prawidłowe oznakowanie już istniejących szla	Ad 3. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową jedynie w pasie drogowym z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji, w związku z powyższym proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki przez miejscowości Budy, Teremiski, Pogorzelce jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora i dlatego też nie może być alternatywą wobec wybranego do realizacji wariantu. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.

		ków rowerowych po Puszczy Białowieskiej, których łączna długość wynosi kilkaset kilometrów. Na trasie Hajnówka-Białowieża został już wytyczony szlak rowerowy Green Velo, najbardziej rozpoznawalna trasa rowerowa w Polsce. Przebiega ona Trybą Hajnowską i dalej przez Budy, Teremiski, Pogorzelce do Białowieży. To jest przesłanka wskazująca na konieczność uwzględnienia tego wariantu przebiegu jako alternatywnego wobec zaproponowanego w projekcie. Poprowadzenie ścieżki przez te miejscowości stwarzałoby szansę na rozwój istniejących i nowopowstałych punktów obsługi ruchu turystycznego - np. sklepu, kawiarni, warsztatu, miejsc noclegowych. Byłby to zatem krok w stronę bardziej zrównoważonego przestrzennie wykorzystania potencjału rozwojowego tego obszaru i zapewnienia nowych impulsów do rozwoju przyjaznej dla środowiska działalności gospodarczej. Wnioskodawca jest zaniepokojony możliwością zrealizowania tej inwestycji w takiej postaci i wyraża negatywne stanowisko w stosunku do projektowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka – Białowieża oraz wnosi o przygotowanie i przedstawienie alternatywnych wariantów, które realnie wpiszą się w koncepcję zrównoważonego rozwoju regionu.	
57.	22.05.2020 r. godz. 22:56, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca wyraża swój sprzeciw wobec wycinki drzew pod budowę ścieżki rowerowej między Hajnówką i Białowieżą, w tym w Rezerwacie Krajobrazowym Władysława Szafera. Przyroda jest najwyższą wartością tego terenu i nie wolno jej naruszać kolejnymi inwestycjami. Planowana budowa sprzyja m.in. fragmentacji siedlisk prze	Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		z wycinkę drzew oraz zmianie stosunków wodnych spowodowaną budową rowu odwadniającego. Istnieje podwyższone ryzyko łamania się wystawionych na działanie wiatru drzew, które mogą zagrażać zarówno użytkownikom ścieżki jak i sąsiadującej szosy Wnioskodawca zwraca się z prośbą o przygotowanie alternatywnych wariantów, które w zrównoważony sposób będą dbały o przyrodę i ludzi, a jeśli ich nie będzie, to o odstąpienie od inwestycji.	Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora. Z uwagi na fakt, że usytuowanie ścieżki rowerowej względem jezdni powinno zapewniać bezpieczeństwo ruchu, w związku z tym zasadny jest wybór wariantu II polegającego na usytuowaniu ścieżki rowerowej za rowem odwadniającym poza terenem zabudowy.
58.	22.05.2020 r. godz. 22:23, e-mail		
	Wnioskodawca	Przedstawiony projekt zakłada wycinkę ponad 4 tysięcy drzew, więc z założenia mija się z celem. Ze ścieżki w tak wyjątkowych rejonie korzystają osoby poszukujące obcowania oraz korzystania z usług drzew właśnie, usług tj. cień, zatrzymanie wody, oczyszczanie powietrza, utrzymywanie chłodu. Drzewa planowane do wycinki to podstawa walorów przyrodniczych i krajobrazowych tego obszaru. Takie działania nie wpisują się w zrównoważony rozwój, który powinien przyświecać wszystkim działaniom władz regionu. Ochrona drzew powinna być traktowana jako najwyższy priorytet. Na podobnej trasie (Hajnówka - Białowieża) został już wytyczony szlak rowerowy Green Velo, który jest międzynarodową marką. Ten wariant ścieżki powinien zbiegać się z planowanym przebiegiem ścieżki Istnieją alternatywne trasy przeprowadzenia ścieżki, które nie naruszają tak dużego i cennego obszaru Puszczy Białowieskiej, proponowany przebieg nie znajduje uzasadnienia.	Inwestycja planowana jest z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową jedynie w pasie drogowym z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji, w związku z powyższym proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki przez miejscowości Budy, Teremiski, Pogorzelce jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora i dlatego też nie może być alternatywą wobec wybranego do realizacji wariantu. Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

59.	22.05.2020 r. godz. 22:16, e-mail		
	Wnioskodawca	Planowana ścieżka rowerowa wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa nie wpisuje się w definicję zrównoważonego rozwoju turystycznego regionu. Inwestycja oznacza trwałe przekształcenie minimum 6,3 ha terenu biologicznie czynnego pod inwestycję infrastrukturalną. Dodatkowo planowana jest budowa oświetlenia, zjazdów drogowych, systemu odwodnienia oraz obiektów inżynierskich. Taka ingerencja będzie znacząco negatywnie wpływać na podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy Białowieskiej dla turystów: przyrodę oraz naturalny krajobraz.	W ramach planowanej inwestycji została zaprojektowana ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zaprojektowane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oddzielające ścieżkę rowerową od istniejącej jezdni drogi. Szerokość projektowanego pasa drogowego jest zmienna na całej długości ścieżki i wynosi około 16-20 m, zaś w miejscach projektowanych obiektów inżynierskich wynosi około 20-28 m. W ramach inwestycji projektuje się przebudowę istniejących zjazdów istniejących drogowych w celu ich dostosowania do przyjętych rozwiązań projektowych projektowanej ścieżki oraz umożliwienia dostępu do dróg lokalnych, pożarowych, leśnych, prywatnych i innych. W przypadku przebiegu ścieżki poza terenami zabudowanymi przewidziano odwodnienie powierzchniowe z odprowadzaniem wody za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych do przebudowywanych rowów przydrożnych. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektowanej ścieżki rowerowej w miejscowości Białowieża oraz w miejscowości Grudki zaprojektowano powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ze ścieżki do kanalizacji deszczowej, dalej do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, szczelnych zbiorników retencyjno-odparowalnych lub do projektowanego rowu. Ponadto w ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowy fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie. Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym. Zaprojektowanie obiektów inżynierskich na trasie ścieżki rowerowej jest konieczne z uwagi na przekraczanie przeszkód terenowych takich jak: kolejka wąskotorowa, ciek, rowy, przepusty. Przewiduje się pozostawienie istniejących przepustów pod korpusem drogi głównej oraz budowę nowych przepustów pod korpusem projektowanej ścieżki rowerowej.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			W ramach inwestycji przewiduje się pozostawienie istniejących przepustów p od korpusem drogowym oraz budowę nowych przepustów pod projektowan ą ścieżką rowerową. Projektuje się także wykonanie przepustów pod zjazdami i drogami bocznymi tam, gdzie to konieczne. Na udostępnionym projekcie uwidocznione zostały przeprawy przez cieki (kładki, przepusty) i kolejkę wąskotorową. Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego DW689, będącym w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym pozyskaniem przyległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwestycji. W związku z powyższym część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera.
60.	22.05.2020 r. godz. 22:13, e-mail		
	Wnioskodawca	Planowana ścieżka rowerowa wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa nie wpisuje się w definicję zrównoważonego rozwoju turystycznego regionu. Inwestycja oznacza trwałe przekształcenie minimum 6,3 ha terenu biologicznie czynnego pod inwestycję infrastrukturalną. Dodatkowo planowana jest budowa oświetlenia, zjazdów drogowych, systemu odwodnienia oraz obiektów inżynierskich. Taka ingerencja będzie znacząco negatywnie wpływać na podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy Białowieskiej dla turystów: przyrodę oraz naturalny krajobraz. Dlatego jako świadomy obywatel, Wnioskodawca wyraża swój sprzeciw wobec planowanego poprowadzenia ścieżki rowerowej.	W ramach planowanej inwestycji została zaprojektowana ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zaprojektowane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oddzielające ścieżkę rowerową od istniejącej jezdni drogi. Szerokość projektowanego pasa drogowego jest zmienna na całej długości ścieżki i wynosi około 16-20 m, zaś w miejscach projektowanych obiektów inżynierskich wynosi około 20-28 m. W ramach inwestycji projektuje się przebudowę istniejących zjazdów istniejących drogowych w celu ich dostosowania do przyjętych rozwiązań projektowych projektowanej ścieżki oraz umożliwienia dostępu do dróg lokalnych, pożarowych, leśnych, prywatnych i innych. W przypadku przebiegu ścieżki poza terenami zabudowanymi przewidziano o dwodnienie powierzchniowe z odprowadzaniem wody za pomocą spadków p oprzecznych i podłużnych do przebudowywanych rowów przydrożnych. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektowanej ścieżki rowerowej w miejscowości Białowieża oraz w miejscowości Grudki zaprojektowano powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ze ścieżki do kanalizacji deszczowej, dalej do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, szczelnych zbiorników retencyjno-odparowalnych lub do projektowanego rowu. Ponadto w ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektow

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			anych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowy fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie. Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym. Zaprojektowanie obiektów inżynierskich na trasie ścieżki rowerowej jest konieczne z uwagi na przekraczanie przeszkód terenowych takich jak: kolejka wąskotorowa, ciek, rowy, przepusty. Przewiduje się pozostawienie istniejących przepustów pod korpusem drogi głównej oraz budowę nowych przepustów pod korpusem projektowanej ścieżki rowerowej.
61.	22.05.2020 r. godz. 21:56, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca w nawiązaniu do konsultacji społecznych dokumentacji projektowej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa, przesyła kilka uwag: - Proponowany wariant ścieżki prowadzi przez najstarszy rezerwat przyrody w Puszczy Białowieskiej, o ogromnej wartości przyrodniczej i krajobrazowej. Inwestycja oznacza trwałe przekształcenie minimum 6,3 ha terenu biologicznie czynnego pod inwestycję infrastrukturalną. Dodatkowo planowana jest budowa oświetlenia, zjazdów drogowych, systemu odwodnienia oraz obiektów inżynierskich! Taka ingerencja będzie znacząco negatywnie wpływać na podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy Białowieskiej dla turystów: przyrodę oraz naturalny krajobraz. - Nie przedstawiono alternatywnych wariantów przebiegu trasy. Z uwagi na fakt, że planowana budowa związana będzie ze znaczącą ingerencją w przyrodę rezerwatu przyrody (wycinka drzew) oraz	Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji ścieżki rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzonych w grudniu 2019 r. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Inwestor wybrał do planowanej realizacji prezentowany wariant ścieżki rowerowej zarówno z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców), ale przede wszystkim w celu ograniczenia zajęcia terenów znajdujących się poza pasem drogowym DW689, a tym samym zmniejszenia ingerencji w przyrodę. Inwestycję planuje się realizować w większości na terenie pasa drogowego DW689, będącej w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym pozyska-

	obszaru Natura 2000 Puszcza Białowieska (dodatkowa bariera w migracji dziko żyjących zwierząt pogarszająca integralność obszaru), brak faktycznego wariantowania inwestycji pod kątem lokalizacji inwestycji i rozwiązań technicznych jest równoznaczny z naruszeniem przepisów prawa. - Ścieżka rowerowa poprowadzona w całości wzdłuż drogi wojewódzkiej jest mało atrakcyjnym rozwiązaniem dla turystów. Jak wskazuje analiza przeprowadzona na potrzeby opracowania Strategii Marki Puszczy Białowieskiej (Synergia 2015), miejsce to ma kojarzyć się turystom m.in. z następującymi wartościami: unikalność przyrody, uspokojenie rytmu życia, zrozumienie różnorodności przyrodniczej i kulturowej oraz symbioza człowieka z naturą. Obietnicą marki ma być “powrót do naturalnego rytmu życia”, a jej esencją hasło “Puszcza Białowieska - zwolnij naturalnie”. - Inwestor nie wziął jednak pod uwagę możliwych alternatyw dotyczących rozwoju turystycznego regionu oraz zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu rowerzystów, w tym przede wszystkim – zamiast budowy nowej infrastruktury związanej z asfaltowaniem oraz wycinką drzew – przygotowanie koncepcyjne oraz prawidłowe oznakowanie już istniejących szlaków rowerowych po Puszczy Białowieskiej, których łączna długość wynosi kilkaset kilometrów. - Na trasie Hajnówka-Białowieża został już wytyczony szlak rowerowy Green Velo, najbardziej rozpoznawalna trasa rowerowa w Polsce. Przebiega ona Trybą Hajnowską i dalej przez Budy, Teremiski, Pogorzelce do Białowieży. To jest przesłanka wskazująca na konieczność uwzględnienia tego wariantu	niem przyległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwestycji. W związku z powyższym część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Proponowane przez Wnioskodawcę trasy alternatywne wykraczają poza pas drogowy drogi wojewódzkiej a tym samym nie mogą być realizowane przez Inwestora, Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.
--	---	---

		przebiegu jako alternatywnego wobec zaproponowanego w projekcie. Poprowadzenie ścieżki przez te miejscowości stwarzałoby szansę na rozwój istniejących i nowopowstałych punktów obsługi ruchu turystycznego - np. sklepu, kawiarni, warsztatu, miejsc noclegowych. Z uwagi na powyższe Wnioskodawca wyraża negatywne stanowisko w stosunku do projektowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka – Białowieża oraz wnosi o przygotowanie i przedstawienie alternatywnych wariantów, które realnie wpiszą się w koncepcję zrównoważonego rozwoju regionu.	
62.	22.05.2020 r. godz. 21:39, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca zwraca się z prośbą o nieprzeprowadzenie tej inwestycji w planowanej aktualnie formie. Inwestycja na taką skalę ingerująca w aktualny wygląd i ekosystem Puszczy dodatkowo negatywnie zaopiniowana przez takie organizacje jak np. IBS PAN jest według Wnioskodawcy bardzo złym rozwiązaniem. Wnioskodawca regularnie odwiedza rejon Puszczy Białowieskiej i wtedy jego głównym środkiem lokomocji jest właśnie rower. Trasa Hajnówka - Białowieża była przez Wnioskodawcę regularnie uczęszczana i bardzo negatywnie nastawia się do jej przebudowy właśnie i to ze względu na poruszanie się po niej rowerem. Puszcza w swojej obecnej formie powinna być przede wszystkim za wszelką cenę chroniona, a każda wycinka w niej powinna być spowodowana tylko najwyższą koniecznością. Puszcza to skarb, którego do naszych czasów przetrwał już tylko ułamek, Wnioskodawca wierzy, że należy mu	Inwestycja planowana jest z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów w Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrow czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Wybrany do planowanej realizacji wariant budowy ścieżki rowerowej jest optymalny, zarówno ze względu na ochronę przyrody, jak też i bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		się jak najmniej dodatkowych ingerencji.	
63.	22.05.2020 r. godz. 21:11, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca jest mieszkańcem Hajnówki i Warszawy, aktywnym turystą. Uprawia turystykę rowerową, rower służy mu też często jako środek transportu. Wnioskodawca czuje się w obowiązku, by podzielić się swoimi uwagami co do projektu budowy ścieżki rowerowej z Hajnówki do Białowieży. Wnioskodawca uważa, że o ile budowa drogi rowerowej pomiędzy Hajnówką i Białowieżą jest dobrym pomysłem, to budowa takiej drogi wzdłuż szosy z Hajnówki do Białowieży jest bardzo złym pomysłem. Z punktu widzenia turysty taka droga będzie mało atrakcyjna. Turysta przyjeżdżający do Puszczy, chce obcować z naturą i jeśli będzie świadom możliwości poruszania się leśnymi trybami, to wybierze taką opcję z dala od warkotu silników samochodowych. Budowa ścieżki obok szosy obniży wartość krajobrazu tej drogi. W tej chwili jest w większości bardzo przyjemna dla oka aleja wśród drzew, gdzie korony drzew niemal tworzą dach nad drogą. Budowa ścieżki rowerowej wymagać będzie wycięcia pasa lasu i tym samym poszerzenia drogi. Droga do Białowieży straci w ten sposób swój unikalny urok. Budowa ścieżki będzie wiązała się z postawieniem metalowych barier i wykopania rowów wzdłuż drogi, podobnie jak droga z Hajnówki do Kleszczel biegnąca przez las na osiedlu Judzianka. Bariery i rowy również negatywnie wpłyną na urokliwość drogi. Planowana droga omija puszczańskie wsie Budy, Teremiski i Pogorzelce. A to tam turysta może zatrzymać w lokalach gastronomicznych lub też skorzystać	Inwestycja planowana jest z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów w Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów, czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Wybrany do planowanej realizacji wariant budowy ścieżki rowerowej jest optymalny, zarówno ze względu na ochronę przyrody, jak też i bezpieczeństwo uczestników ruchu. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Proponowane przez Wnioskodawcę trasy alternatywne wykraczają poza pas drogowy drogi wojewódzkiej a tym samym nie mogą być realizowane przez Inwestora. Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.

	ć z kwater agroturystycznych i zostawić swoje pieniądze, nie tylko w Białowieży, ale też w tych małych wsiach. Wnioskodawca obawia się, że asfaltowanie 20 kilo metrowego pasa w lesie negatywnie wpłynie na pobliskie drzewa. Że rowy będą miały negatywny wpływ na poziom wody w bezpośredniej okolicy. Wycięcie kilku metrów lasu na odcinku dwudziestu kilo metrów to bezsprzeczna szkoda dla puszczańskiej przyrody. Z punktu widzenia mieszkańców Hajnówki i Białowieży planowana droga rowerowa ma oczywiście sens. Aczkolwiek Wnioskodawcy wydaje się, że nie ma zbyt dużo osób dojeżdżających rowerem z Hajnówki i do Białowieży i odwrotnie oraz że zdecydowana większość rowerzystów poruszających się na trasie Hajnówka - Białowieża, porusza się tam w celach turystycznych lub rekreacyjnych - a to znaczy, że chętnie wybiorą jazdę leśnymi trybami. Niemniej biorąc pod uwagę: - że mamy w Puszczy sieć wygodnych dróg leśnych (z których Wnioskodawca osobiście korzysta i poleca) - że budowa drogi rowerowej kosztuje ileś tam pieniędzy, a dodatkowo wymaga kosztów przyrodniczych - że koszty przyrodnicze dotyczą unikalnego kompleksu leśnego jakim jest Puszcza Białowieska - że nie ma zbyt dużej ilości osób dojeżdżających rowerem na trasie Hajnówka - Białowieża w celach zawodowych czy też szkolnych to Wnioskodawca jako mieszkaniec nie chce takiej drogi. Jego zdaniem dużo lepszym pomysłem jest wykorzystanie pieniędzy na zbudowanie takiej drogi rowe	
--	---	--

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		rowej na trasie Hajnówka - Bielsk Podlaski oraz z Jełonki do Kleszczel. Turystów rowerowych chcących dostać się do Białowieży Wnioskodawca kierowałby (co też sam często robi widząc zagubionych turystów z rowerami wysiadających z pociągu) na trasę Tryb Hajnowski - Budy - Teremiski - Pogorzelce – Białowieża. Wnioskodawca domyśla się, że projekt takiej drogi rowerowej natyka się na wiele różnych ograniczeń i trzeba uwzględnić wiele różnych czynników. Być może droga rowerowa jest najłatwiejszym do wykonania projektem. Niemniej biorąc pod uwagę, że jest to inwestycja, która pozostanie na lata, to Wnioskodawca chciałby, żeby nie iść, bo linii najmniejszego oporu i zrobić projekt 'na trójkę', tylko niech to będzie inwestycja wyjątkowa w każdym calu, którą i nni będą podziwiać i zazdrościć. Niech to będzie projekt 'na piątkę'.	
64.	22.05.2020 r. godz. 20:40, e-mail		
	Wnioskodawca	W związku z konsultacjami społecznymi dot. Opracowania dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa, Wnioskodawca pragnie wyrazić swoją opinię dotyczącą inwestycji. Należy poszukać alternatywnych rozwiązań, które nie wiązałyby się z wycięciem drzew. W dobie zmian klimatu, coraz większej suszy i ze względu na wartość przyrodniczą regionu, a co za tym idzie wizerunku gminy, niedopuszczalne jest wycinanie zdrowych drzew, zwłaszcza w tak cennych przyrodniczo obszarach jak Rezerwat Szafera.	Inwestycja planowana jest z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów w Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów, czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Wybrany do planowanej realizacji wariant budowy ścieżki rowerowej jest optymalny, zarówno ze względu na ochronę przyrody, jak też i bezpieczeństwo uczestników ruchu. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		Zabiegi te nie tylko spowodują wzrost temperatury, zmieniają stosunki wodne, osuszając teren, ale również zwiększą ryzyko powalenia przez wiatr pozostawionych drzew stwarzając ryzyko wypadku. Teren ulegnie fragmentaryzacji, co wpłynie niekorzystnie na żyjące tam zwierzęta. Nowe nasadzenia młodych drzewek nie są w stanie zrekompensować poniesionych strat ekologicznych. Prośba o rozważenie tych argumentów i rozważenie innej opcji inwestycji.	Dla inwestycji przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko, który zostanie przekazany do właściwego organu celem wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
65.	22.05.2020 r. godz. 20:29, pismo e-mail Wnioskodawca	Wnioskodawca jako użytkowniczka puszczańskich tras rowerowych, przekazuje uwagi odnośnie przedstawnego projektu: 1. Ingerencja w Obiekt Światowego Dziedzictwa UNESCO „Białowieża Forest” oraz sieć Natura 2000, w postaci wycinki ok. 4400 sztuk drzew (w tym drzew z znajdujących się na terenie Rezerwatu Krajobrazowego im. Władysława Szafera), spowoduje zniszczenie wyjątkowej wartości przyrodniczej wskazanego terenu. Tego typu działania, które rażąco naruszają i niszczą przyrodę Puszczy spotkają się ze zdecydowanym, negatywnym odbiorem ze strony turystów.	Ad 1. Inwestycja planowana jest z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego DW689, będącym w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym pozyskaniem przyległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwestycji. W związku z powyższym część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera. Dla inwestycji przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko, który zostanie przekazany do właściwego organu celem wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wykonanie oceny oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęte w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędy Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.

		2. Dokumentacja projektowanej ścieżki nie jest przedstawiona w sposób wyczerpujący i przejrzysty, że szczegółowym opisem technicznym.	Ad 2. Konsultacje społeczne dla inwestycji zostały przeprowadzone w grudniu 2019 r. W ramach konsultacji można się było zapoznać z wariantami inwestycyjnymi oraz dokumentacją techniczną. Obecnie trwają prace nad szczegółowymi rozwiązaniami projektowymi.
		3. Konsultowany projekt został przedstawiony tylko w jednym wariantcie, bez możliwości porównania z innymi możliwymi wariantami przebiegu ścieżki, co pozwoliłoby na lepsze odniesienie się do proponowanych rozwiązań	Ad 3. Dla planowanej inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Należy zaznaczyć, że przedstawiane warianty są realne do realizacji przez Inwestora.
		4. Proponowane w projekcie rozwiązania techniczne tj. głębokie rowy czy też obecność barierki będą stanowiły znaczącą barierę dla migracji dzikich zwierząt.	Ad 4. Inwestycja, w tym rowy odwadniające ścieżkę rowerową zostały zaprojektowane zgodnie z aktualnymi przepisami, w tym Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.). W rozwiązaniach projektowych ścieżki rowerowej zostanie uwzględnione bezpieczeństwo zwierząt. Ścieżka rowerowa została zaprojektowana o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Mniejsza szerokość i wysokość korony ścieżki rowerowej będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Należy dodać, że w pasie drogowym istnieje już rów odwadniający drogę dw689. Barierki drogowe zostaną zaprojektowane w miejscach wynikających z bezpieczeństwa ruchu, np. luki o małym promieniu, istniejące obiekty inżynierskie. Wzdłuż ścieżki rowerowej zaprojektowano barierki w miejscach wynikających z bezpieczeństwa ruchu rowerzystów – ścieżka rowerowa w dużym nasypie na dojeździe do obiektu inżynierskiego lub przepustu.

		5. Usytuowanie ścieżki rowerowej bezpośrednio wzdłuż drogi wojewódzkiej nie będzie stanowiło atrakcji turystycznej ani nie będzie zapewniało bezpieczeństwa jej użytkownikom - z uwagi na zanieczyszczenie spalinami (bardzo duże w sezonie turystycznym) oraz wysoki poziom hałasu tak uytuowana ścieżka może stanowić zagrożenie dla zdrowia rowerzystów. W związku z powyższym Wnioskodawca negatywnie ocenia przedstawiony projekt ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża.	Ad 5. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu w porównaniu do pozostałych wariantów; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne w porównaniu z pozostałymi wariantami; Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Planowana inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji.
66.	22.05.2020 r. godz. 19:42, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca jako rodowita mieszkanka Hajnówki, pragnie wyrazić swoją dezaprobatę dla tego projektu. Po pierwsze, uważa, że planowana trasa nie jest atrakcyjna dla użytkowników. Na drodze z Hajnówki do Białowieży panuje bardzo duże natężenie ruchu samochodowego, co nie pomaga relaksowi ani poczuciu bezpieczeństwa rowerzystów szukających jedn	Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może jedynie wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki przez

	ak kontaktu z przyrodą, skoro wybierają trasę przez las. W związku z tym, chce dodać, że istnieje już wytyczony wcześniej i rozpoznawalny w kraju szlak Green Velo, biegnący alternatywną trasą wzdłuż Tryby Hajnowskiej i przez wsie Budy, Teremiski i Pogorzelce. Ta trasa jest bezpieczniejsza, cichsza i urozmaicona krajobrazowo. Jako taka jest od dawna preferowana przez wielu rowerzystów. Do tego, już istnieje – nie wymaga więc wielu dodatkowych inwestycji. Po drugie, należy pamiętać, że tym co przyciąga ludzi w region Puszczy Białowieskiej, jest nic innego jak przyroda. Nowa ścieżka rowerowa oznacza poważną ingerencję – wycinkę prawie czterech i pół tysiąca drzew i to w rezerwacie Szafera, który jest starym rezerwatem, mającym m. in. na celu zachowanie walorów krajobrazowych na trasie do Białowieży. Wycięty pas drzew nie będzie wcale bagatelny m. ubytkiem. W sumie zniszczone zostaną hektary najcenniejszego lasu Europy w momencie, gdy istnieje już wytyczony wcześniej szlak rowerowy. Oprócz oczywistych i niepowetowanych strat przyrodniczych, pozostaje jeszcze kwestia niewykorzystanego potencjału wcześniejszych pomysłów i inwestycji, a nawet pytanie o ich celowość. Wreszcie, czy jest to zauważane przez obecne władze lokalne czy nie, i niezależnie od tego w jakim stopniu jest to uświadamiane i wdrażane w życie, ale dla regionów jak ten, zrównoważony rozwój jest jednym kierunkiem – ponadto preferowanym przez najnowsze dyrektywy unijne. Na pewno trwale przekształcenie cennego biologicznie obszaru w zrównoważony model się nie wpisuje. Zauważy to świadomy celu swojej podróży turysta – wabiony tutaj oblicem pierwotnego lasu – ale i zauważą myślący mi	miejsowości Budy, Teremiski, Pogorzelce jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora i dlatego też nie może być alternatywą wobec wybranego do realizacji wariantu. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji ścieżki rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzonych w grudniu 2019 r. Inwestor wybrał do planowanej realizacji prezentowany wariant ścieżki rowerowej zarówno z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców), ale przede wszystkim w celu ograniczenia zajęcia terenów znajdujących się poza pasem drogowym DW689, a tym samym zmniejszenia ingerencji w przyrodę. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne; Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych. Planowana inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego DW689, będącym w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym pozyskaniem przyległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji
--	--	---

		eszkafcy, a przeciez takich byśmy sobie tutaj życzył i. Ten las – tak bardzo teraz poszatowany drogami , zrębami, dotknięty ludzką działalnością – mamy je dnak nadzieję zostawić naszym dzieciom. W jakim b ędzie stanie? Ile go jeszcze będzie? Na ile pomysły obecnych włodarzy sprawdzą się w pokoleniu tych kolejnych? Póki co, Wnioskodawca i jego rodzina, p rzyjaciele, ludzie stąd – mają poważne i realne pow ody do niepokoju i sprzeciwiają się pomysłowi now ej ścieżki rowerowej przez Rezerwat Szafera. Wnioskodawca i inni mają nadzieję, że ich – nieodo sobnione – zdanie i popierające go argumenty, zost aną wzięte pod uwagę. W końcu to oni żyją tu na c o dzień i wycięte kawałki lasu, zmarnowane istnieją ce pomysły i chybione inwestycje dotyczą ich bezp ośrednio już od dłuższego czasu. Wnioskodawca ap eluje o lepsze, mądrzejsze, wybiegające w przyszło ść rozwiązania.	planowanej inwestycji. W związku z powyższym część inwestycji będzie znaj- dowała się w obszarze Rezerwatu Szafera.
67.	22.05.2020 r. godz. 19:28, e-mail		
	Wnioskodawca	W nawiązaniu do uwag innego Wnioskodawcy Michała Książka Wnioskodawca potwierdza, że Na trasie Hajnówka-Białowieża został już wytyczony szlak rowerowy Green Velo, najbardziej rozpoznawalna trasa rowerowa w Polsce. Przebiega ona Trybą Hajnowską i dalej przez Budy, Teremiski, Pogorzelce do Białowieży. To jest przesłanka wskazująca na konieczność uwzględnienia tego wariantu przebiegu jako alternatywnego wobec zaproponowanego w projekcie. Wnioskodawca pisze: Dbajmy o siebie, dbajmy o lasy	Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może jedynie wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów przyległych niezbędnych do realizacji inwestycji. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora i dlatego też nie może być alternatywą wobec wybranego do realizacji wariantu. Inwestor nie może bowiem inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.
68.	22.05.2020 r. godz. 18:54,		

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

e-mail		
Wnioskodawca	Wnioskodawca jako częsty białowiejski indywidualny turysta, niezwiązany z organizacjami ekologicznymi, chciałby wyrazić swój osobisty sprzeciw wobec pomysłu poszerzenia pasa drogowego Hajnówka - Białowieża wzdłuż drogi 689. Ta wąska droga z Hajnówki do Białowieży przez środek rezerwatu Szafera przed laty była wspaniałym preludium do przyrodniczej puszczańskiej przygody. Rozumieli to nawet partyjni dygnitarze, za czasów PRL. Potem położono część drzew przy drodze ze względu na bezpieczeństwo. Częściowo zniszczyło to krajozrazowy charakter rezerwatu. Jednak nadal podróż tą drogą ma w sobie coś magicznego. Żaden świadomy turysta przyrodniczy (a takich jest w puszczy zdecydowana większość!) nie doceni tej inwestycji. Zniszczenie dziedzictwa! To jedyne słowo na ten pomysł. Wycinka drzew, ingerencja w przestrzeń w postaci rowów pozwoli na stworzenie nowoczesnego pasa transportu dla miejscowych mieszkańców i wszystkich turystów. Tylko po co? W tym miejscu należy wyjątkowo zachowywać równowagę w połączeniu nowoczesności i natury. Bo dla tej natury wszyscy tam jadą - a nie dla wygodnych ścieżek, nie dla szybszej drogi. Jest wiele wariantów dojazdu rowerem z Hajnówki do Białowieży bez kierowania się wzdłuż drogi 689. Droga Hajnówka - Białowieża stanie się zwykłą nowoczesną trasą. Taką jakich mamy obecnie setki. Anonimową i bezduszną. Drogą dla setek turystów, których jednak w rejonie nie przybędzie znacząco, bo turystyka białowiejska nigdy nie stanie się masowa, zawsze będzie elitarna.	Inwestycja planowana jest z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowiejskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowiejskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne; Wybrany wariant umożliwi zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszona ekspozycja na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi rowerowej będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego DW689, będącym w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym z przyległym terenem pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwestycji.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		Wnioskodawca apeluje o odstąpienie od tej inwestycji i nieniszczenia rezerwatu imienia Władysława Szafera.	
69.	22.05.2020 r. godz. 18:16, e-mail		
	Wnioskodawca	Wniosek Wnioskodawcy ma na celu uzyskanie informacji na poniższe pytania: Czy jest możliwe wykonanie ścieżki z utwardzonego, ale przepuszczalnego podłoża, tak aby deszczówka mogła się swobodnie wchłaniać w grunt? Czy konieczne jest wycinanie aż 4400 drzew? Czy ścieżka rowerowa wymaga, aż takiej ingerencji? Czy można zachować chociaż 50% tego drzewostanu?	W ramach planowanej inwestycji zaprojektowano ścieżkę rowerową z mieszanki mineralno-asfaltowej. Projekt budowy ścieżki musi uwzględniać odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z nawierzchni jezdni w granicach pasa drogowego. Najlepszym rozwiązaniem jest odprowadzenie wody do rowu pomiędzy drogą wojewódzką a ścieżką rowerową, co dodatkowo poprzez odsunięcie ścieżki rowerowej od drogi zwiększy bezpieczeństwo rowerzystów. Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego DW689, będącym w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym pozyskaniem przyległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwestycji. Na potrzeby budowy ścieżki rowerowej konieczna jest wycinka drzew i krzewów kolidujących z planowaną inwestycją. Jednocześnie należy zaznaczyć, iż ok. 50% stanowią drzewa zlokalizowane w pasie drogowym Inwestora, pozostała ilość drzew przeznaczonych do wycinki znajduje się poza pasem drogowym, w tym na terenie Rezerwatu Szafera. Zaproponowany wariant trasy ścieżki rowerowej ogranicza ilość drzew do wycinki.
70.	22.05.2020 r. godz. 18:13, pismo e-mail		
	Wnioskodawca	W nawiązaniu do konsultacji społecznych dokumentacji projektowej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa, Wnioskodawca przesyła następujące uwagi i wnioski: Wnioskodawca chce wyrazić swoje zdziwienie oraz głębokie oburzenie proponowaną trasą dla planowanej ścieżki rowerowej, która, jeśli zostanie zrealizowana zgodnie z projektem, zdewastuje najstarszy rezerwat przyrody w Puszczy Białowieskiej, rezerwa	Inwestycja planowana jest z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania planowanej ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689.

	t im. Władysława Szafera, założony już 100 lat temu, jeden z pierwszych obszarów chronionych Europy, o ogromnej wartości przyrodniczej i krajobrazowej. Planowana inwestycja stanowi bezprecedensowe zagrożenie dla tych walorów które zrównoważony rozwój turystyczny, wymieniony jako podstawowy cel takiej inwestycji, powinien zachować i zagwarantować. Wycięcie pasa drzew o szerokości średnio 3 metrów, jak przewidziano w planie inwestycji, oznacza utratę około 6 ha najcenniejszego lasu nizinnej Europy, w jego najlepiej zachowanej części. To ogromna strata dla dziedzictwa przyrodniczego Polski i Europy, która nie znajduje uzasadnienia w obliczu istnienia alternatywnych wariantów poprowadzenia ścieżki. Wycinki związane z realizacją ścieżki nie tylko zniszczą krajobraz leśny rezerwatu, będący jednym z zasadniczych wartości dla których założono ów obszar chroniony, a przede wszystkim spowodują ogromne i nieodwracalne szkody z punktu widzenia biologii i ekologicznego. Zmieniają one zwłaszcza strukturę drzewostanu i, razem z nieuniknionym uszkodzeniem gleby i roślinności runa leśnego, spowodują zmianę warunków mikro siedliskowych, co będzie bardzo negatywnie wpływać na wrażliwe organizmy jak mszaki, porosty, grzyby, owady i ptaki, wśród których jest wiele gatunków chronionych przez polskie i Unijne prawo (między innymi w ramach programu Natura 2000). Wnioskodawca zwraca uwagę na to, że taka inwestycja jest wyraźnie sprzeczna zarówno z międzynarodowymi jak i polskimi wskazaniami dotyczącymi ochrony przyrody. W proponowanym wariantcie, nie byłaby ona dopuszczalna ani z punktu widzenia stref	Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Natomiast ocena oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęta w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędu Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki jest niemożliwy
--	---	---

	owania obszaru Dziedzictwa UNESCO, ani z punktu widzenia Unijnych zasad ochrony obszarów Natura 2000, ani z punktu widzenia przepisów dotyczących rezerwatów przyrody. Ponadto, trzeba też uwzględnić kwestie dotyczące bezpieczeństwa i zdrowia ludzi. Poprowadzenie ścieżki wzdłuż drogi o relatywnie dużym natężeniu ruchu pojazdów silnikowych pociąga za sobą wymierne, negatywne efekty zdrowotne dla rowerzystów decydujących się pokonać tę trasę. Po pierwsze, negatywny efekt zdrowotny związany z emisją zanieczyszczeń powietrza wywołanych ruchem samochodowym. Jak wskazuje raport WHO (REVIHAAP 2013) w pobliżu dróg notowane są wyższe stężenia bardzo drobnych pyłów zawieszonych, tlenku węgla, dwutlenku azotu, węglowodorów aromatycznych oraz metali ciężkich. Emisja zanieczyszczeń pochodzi z urywy wydechowej, ale także ze ścierania klocków hamulcowych oraz unoszonych z powierzchni jezdni pyłów. Ekspozycja na zanieczyszczenia jest w przypadku analizowanej drogi wzmagana przez tzw. efekt kanionu drogowego, skutkujący zmniejszonym przewietrzaniem przestrzeni pomiędzy ścianami lasu. Podwyższone stężenie zanieczyszczeń przekłada się na szereg negatywnych efektów zdrowotnych, w tym m.in. zwiększone ryzyko zachorowań na choroby układu krążenia, układu oddechowego, astmę czy raka płuc. Po drugie, poprowadzenie ścieżki wzdłuż drogi, na której samochody poruszają się z prędkością 80 czy 90 km na godzinę podwyższa ryzyko wystąpienia negatywnych konsekwencji zdrowotnych ekspozycji na hałas. Samochód osobowy jadący z prędkością 90 km/h oznacza dla rowerzysty - oddalonego zaledwie o kilka metrów od pasa jezdni - ekspozycję na d	do wykonania przez Inwestora. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów przyległych niezbędnych do realizacji inwestycji. Proponowane warianty przez wnioskodawcę są niemożliwe do zrealizowania przez Inwestora. Inwestor nie może inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to jednak możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej.
--	--	---

		źwięk sięgający 80 dB (Ellebjerg 2008). Hałas jest klasyfikowany przez WHO jako druga najistotniejsza - po zanieczyszczeniu powietrza - środowiskowa przyczyna negatywnych konsekwencji zdrowotnych. W dodatku, inwestor nie wziął pod uwagę innych możliwych alternatyw dotyczących rozwoju turystycznego regionu oraz zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów. Wariantowanie inwestycji jest niezbędnym elementem procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Procedura ta jest podstawą do jednoznacznego rozstrzygnięcia o dopuszczalności inwestycji. Z uwagi na fakt, że planowana budowa związana będzie ze znaczącą ingerencją w przyrodę rezerwatu przyrody (wycinka drzew) oraz obszaru Natura 2000 Puszcza Białowieża (dodatkowa bariera w migracji dziko żyjących zwierząt pogarszająca integralność obszaru), brak faktycznego wariantowania inwestycji pod kątem lokalizacji inwestycji i rozwiązań technicznych jest równoznaczny z naruszeniem przepisów prawa. Istnieją przecież inne alternatywne połączenia pomiędzy Hajnówką a Białowieżą i granicą państwa (np. Hajnówka, ul. Celna, Tryba Hajnowska, droga powiatowa nr 1651B na odcinku Budy – Teremiski – Pogorzelce – Białowieża, droga powiatowa nr 1649B (ul. Parkowa), droga wojewódzka nr 689 - Granica państwa), które nie zostały uwzględnione. Z uwagi na powyższe Wnioskodawca wyraża negatywne stanowisko w stosunku do projektowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka – Białowieża oraz wnosi o przygotowanie i przedstawienie alternatywnych wariantów.	
71.	22.05.2020 r. godz. 18:12, e-mail		

	Wnioskodawca	W nawiązaniu do planowanych obecnie działań w temacie "Ścieżka rowerowa w ciągu drogi woj. nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa/ 2019- 2020." Wnioskodawca przedstawia następujące uwagi: 1. Obecnie ruch turystyczny w Puszczy Białowieskiej jest w ogromnym stopniu skoncentrowany w miejscowości Białowieża oraz przy Zagrodzie Pokazowej Żubrow. Skanalizowanie ruchu turystycznego na tak wąskim obszarze utrudnia wykorzystanie potencjału pozostałej części Puszczy Białowieskiej, w tym miejscowości Budy, Teremiski, Pogorzelce. Poprowadzenie ścieżki przez te miejscowości stwarzałoby szansę na rozwój istniejących i nowopowstałych punktów obsługi ruchu turystycznego - np. sklepu, kawiarni, warsztatu, miejsc noclegowych. Byłby to zatem krok w stronę bardziej zrównoważonego przestrzennego wykorzystania potencjału rozwojowego tego obszaru i zapewnienia nowych impulsów do rozwoju przyjaznej dla środowiska działalności gospodarczej. 2. Na trasie Hajnówka-Białowieża został już wytyczony szlak rowerowy Green Velo, najbardziej rozpoznawalna trasa rowerowa w Polsce. Przebiega ona Turcją Hajnowską i dalej przez Budy, Teremiski, Pogorzelce do Białowieży. To jest przesłanka wskazująca na konieczność uwzględnienia tego wariantu przebiegu jako alternatywnego wobec zaproponowanego w projekcie. 3. Proponowany wariant ścieżki prowadzi przez najstarszy rezerwat przyrody w Puszczy Białowieskiej, o ogromnej wartości przyrodniczej i krajobrazowej. Przy założeniu, że wycięty zostanie pas drzew o szerokości średnio 3 metrów, oznacza to utratę około 6 ha najcenniejszego lasu nizinnej Europy, w jego	Ad 1. - ad.4 Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może jedynie wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów przyległych niezbędnych do realizacji inwestycji. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant przebiegu ścieżki przez miejscowości Budy, Teremiski, Pogorzelce jest niemożliwy do wykonania przez Inwestora. Inwestor nie może bowiem inwestować na terenach nie będących jego własnością. Nie wyklucza to możliwości realizacji projektów przez inne podmioty (Starostwo, Gminę, Lasy Państwowe...itd.) i włączenie tych ścieżek w ślad obecnie projektowanej. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji ścieżki rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzonych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Inwestor wybrał do realizacji prezentowany wariant ścieżki rowerowej zarówno z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców), ale przede wszystkim w celu ograniczenia zajęcia terenów znajdujących się poza pasem drogowym DW689, a tym samym zmniejszenia ingerencji w przyrodę. Wariant ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego;
--	--------------	--	---

	najlepiej zachowanej części. To ogromna strata dla dziedzictwa przyrodniczego Polski i Europy, która nie znajduje uzasadnienia w obliczu istnienia alternatywnych wariantów poprowadzenia ścieżki. 4. Poprowadzenie ścieżki wzdłuż drogi o relatywnie dużym natężeniu ruchu pojazdów silnikowych pociąga za sobą wymierne, negatywne efekty zdrowotne dla rowerzystów decydujących się pokonać tę trasę.	- lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne. Wybrany wariant umożliwia zaprojektowanie ścieżki rowerowej o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Zwiększone są walory estetyczne oraz rekreacyjne tego wariantu, poprzez bezpośredni kontakt z przyrodą oraz zmniejszoną ekspozycją na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy. Dodatkowo mniejsza szerokość i wysokość korony drogi będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotrzeć do ważniejszych punktów krajobrazowych.
	5. Planowana ścieżka rowerowa wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa nie wpisuje się w definicję zrównoważonego rozwoju turystycznego regionu. Inwestycja oznacza trwałe przekształcenie minimum 6,3 ha terenu biologicznie czynnego pod inwestycję infrastrukturalną. Dodatkowo planowana jest budowa oświetlenia, zjazdów drogowych, systemu odwodnienia oraz obiektów inżynierskich. Taka ingerencja będzie znacząco negatywnie wpływać na podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy Białowieskiej dla turystów: przyrodę oraz naturalny krajobraz. Wnioskodawca ma nadzieję, że w świetle powyższych argumentów, Inwestor odstąpi od planowanych działań i wybierze rozwiązanie, które nie będzie w tak wielkim stopniu ingerować w to cenne środowisko naturalne.	Ad 5. W ramach planowanej inwestycji została zaprojektowana ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zaprojektowane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oddzielające ścieżkę rowerową od istniejącej jezdni drogi. Szerokość projektowanego pasa drogowego jest zmienna na całej długości ścieżki i wynosi około 16-20 m, zaś w miejscach projektowanych obiektów inżynierskich wynosi około 20-28 m. W ramach inwestycji projektuje się przebudowę istniejących zjazdów istniejących drogowych w celu ich dostosowania do przyjętych rozwiązań projektowych projektowanej ścieżki oraz umożliwienia dostępu do dróg lokalnych, pożarowych, leśnych, prywatnych i innych. W przypadku przebiegu ścieżki poza terenami zabudowanymi przewidziano o dwodnienie powierzchniowe z odprowadzaniem wody za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych do przebudowywanych rowów przydrożnych. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektowanej ścieżki rowerowej w miejscowości Białowieża oraz w miejscowości Grudki zaprojektowano

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ze ścieżki do kanalizacji deszczowej, dalej do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, szczelnych zbiorników retencyjno-odparowalnych lub do projektowanego rowu. Ponadto w ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowy fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie. Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym. Zaprojektowanie obiektów inżynierskich na trasie ścieżki rowerowej jest konieczne z uwagi na przekraczanie przeszkód terenowych takich jak: kolejka wąskotorowa, cieki, rowy, przepusty. Przewiduje się pozostawienie istniejących przepustów pod korpusem drogi głównej oraz budowę nowych przepustów pod korpusem projektowanej ścieżki rowerowej.
72.	22.05.2020 r., godz. 18:01, pismo e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca przesyła poniższe uwagi i wnioski: 1. Planowana ścieżka rowerowa wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka - Białowieża - granica państwa nie wpisuje się w definicję zrównoważonego rozwoju turystycznego regionu. Inwestycja oznacza trwałe przekształcenie minimum 6,3 ha terenu biologicznie czynnego pod inwestycję infrastrukturalną. Dodatkowo planowana jest budowa oświetlenia, zjazdów drogowych, systemu odwodnienia oraz obiektów inżynierskich. Taka ingerencja będzie znacząco negatywnie wpływać na podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy Białowieskiej dla turystów: przyrodę oraz naturalny kraj obraz. Z uwagi na skalę inwestycji (21 km, ok. 3 metry szerokości ścieżki) należy domniemywać, że przedsięwzięcie nie zmieści się w pasie drogowym i będzie ingerować w rezerwat przyrody im. Władysława Szafera. Wycinka pomnikowych, ponad stuletnich	Ad 1. W ramach planowanej inwestycji została zaprojektowana ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zaprojektowane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oddzielające ścieżkę rowerową od istniejącej jezdni drogi. Inwestycja obejmuje również przebudowę istniejących zjazdów drogowych w celu dostosowania ich do przyjętych rozwiązań projektowych ścieżki oraz umożliwienia dostępu do dróg lokalnych, pożarowych, leśnych, prywatnych i innych. W przypadku przebiegu ścieżki poza terenami zabudowanymi przewidziano odwodnienie powierzchniowe z odprowadzaniem wody za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych do rowów przydrożnych, z wykorzystaniem istniejących rowów. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektowanej ścieżki rowerowej w miejscowości Białowieża oraz w miejscowości Grudki zaprojektowano powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ze ścieżki do kanalizacji deszczowej, dalej do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, szczelnych zbiorników retencyjno-odparowalnych lub do projektowanego rowu.
	Fundacja Greenmind		

	drzew z terenu o jednej z najwyższych formy ochrony przyrody w Polsce i to w sercu Puszczy Białowieżskiej jest nie do pogodzenia z podstawowymi celami inwestycji wyrażonymi na stronie projektanta tj. zwiększenie walorów turystycznych tego wyjątkowego regionu.	Ponadto w ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowy fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie. Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym. Zaprojektowanie obiektów inżynierskich na trasie ścieżki rowerowej jest konieczne z uwagi na przekraczanie przeszkód terenowych takich jak: kolejka wąskotorowa, ciek, rowy, przepusty.
	2. Forma udostępnionego materiału jest niepełna i niewystarczająca na potrzeby zapoznania się ze szczegółowym zakresem planowanego przedsięwzięcia. a. Projektant udostępnił jedynie projekt techniczny, pomijając jakikolwiek opis zakresu rzeczowego inwestycji, który niewątpliwie istnieje (choćby w formie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia). Z uwagi na brak podstawowych informacji o zakresie planowanej inwestycji, udostępnione materiały nie pozwalają na szczegółową analizę oraz wniesienie stosownych uwag i wniosków. Na marginesie należy zauważyć, że inwestor nie konsultuje przedsięwzięcia z biurem projektowym, tylko z zainteresowanym społeczeństwem, które nie musi przecież mieć wykształcenia technicznego. Udostępnienie jedynie projektu technicznego, bez opisu przedsięwzięcia w formie niespecjalistycznej, znacząco ogranicza dostęp do informacji i tworzy z całego procesu konsultacji fikcję. Z projektu technicznego nie dowiemy się, jaki jest status formalno-prawny inwestycji; czy przeprowadzono już inwentaryzację przyrodniczą terenu, na jaki będzie oddziaływać przedsięwzięcie; czy przeprowadzono ocenę wpływu na środowisko i obszar Natura 2000 Puszcza Białowieża, uwzględniając oddziaływania bezpośrednie, pośrednie oraz skumulowane z innymi planowanymi przedsięwzięciami.	Ad 2. Opis zakresu rzeczowego inwestycji został udostępniony na etapie postępowania przetargowego na stronie internetowej PZDW w Białymstoku, ponadto koncepcja projektowa została omówiona na spotkaniu konsultacyjnym w dniu 11.12.2019 r. Z dokumentacją dotyczącą inwestycji można zapoznać się też w siedzibie Inwestora, po telefonicznym uzgodnieniu terminu spotkania. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji. Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Ponadto podczas budowy ścieżki będzie prowadzony nadzór przyrodniczy. Natomiast ocena oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęta w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.

	wanymi oraz istniejącymi przedsięwzięciami; czy przeprowadzono analizę rozkładu ruchu rowerowego w Puszczy i oszacowano zapotrzebowanie na tego typu inwestycję. Informacje te są niezbędne do rozważenia czy realizacja inwestycji jest dopuszczalna z punktu widzenia ochrony przyrody, krajobrazu i z równoważonej turystyki.	zgodnie z postanowieniem Urzędy Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO. Na trasie projektowanej ścieżki tj. Hajnówka-granica państwa PZDW w Białymstoku wykonało pomiary ruchu w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w roku 2015. Średni dobowy ruch roczny rowerów na tym odcinku wyniósł 21. Należy jednak zaznaczyć, że w sezonie letnim zwłaszcza w weekend ruch rowerowy jest znacznie większy. W ciągu roku zostały wykonane 4 pomiary ruchu, dla których uzyskano poniższe wyniki: w dniu 24.03.2015 r. (wtorek) – 7 rowerów, 16.07.2015 r. (czwartek) – 26 rowerów, 19.07.2015 r. (niedziela) – 189 rowerów oraz 13.12.2015 r. (niedziela) – 2 rowery. W bieżącym roku kontynuowane są przez PZDW pomiary ruchu wykonywane w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2020. Pomiary z uwagi na pandemię covid 19 częściowo zostały przesunięte na rok 2021. W związku z powyższym wyniki z pomiarów zostaną opracowane pod koniec roku 2021. Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszali i nadal zgłaszają władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turyści. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera.
	3. Udostępniony projekt techniczny dotyczy jasno s precyzowanego lokalizacyjnie oraz technicznie poje dynczego wariantu przedsięwzięcia. Oznacza to, że inwestor nie wziął pod uwagę innych możliwych alternatyw dotyczących rozwoju turystycznego regionu oraz zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów za miast budowy nowej infrastruktury związanej z asfaltowaniem oraz wycinką drzew. W tym kontekście należy wskazać, iż istnieją inne, alternatywne możliwości wytyczenia połączenia rowerowego pomiędzy Hajnówką a Białowieżą i granicą państwa np. Hajnówka, ul. Celna, Tryba Hajnowska, droga powiatowa nr 1651B na odcinku Budy - Teremiski - Pogorzelce - Białowieża, droga powiatowa	Ad 3. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestor.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		nr 1649B (ul. Parkowa), droga wojewódzka nr 689 - Granica państwa (PL- BY). Trasą tą do Białowieży p oprowadzono szlak rowerowy Green Velo, inwestycja nie wymagałaby więc dodatkowej infrastruktury, a jedynie przygotowania oznakowania oraz miejsc obsługi rowerzystów. Dodatkowym atutem tego wariantu jest możliwość wsparcia rozwoju społeczno-gospodarczego małych puszczańskich miejscowości w oparciu o obsługę ruchu rowerowego w Budach, Teremiskach, Pogorzalcach. Takiej możliwości nie daje budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej. Jednocześnie, należy zauważyć, że wariantowanie inwestycji jest niezbędnym elementem procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Procedura ta jest podstawą do jednoznacznego rozstrzygnięcia o dopuszczalności inwestycji. Z uwagi na fakt, że planowana budowa związana będzie ze znaczącą ingerencją w ekosystem rezerwatu przyrody (wycinka drzew) oraz całego obszaru Natura 2000 PLC 200004 „Puszcza Białowieska” (dodatkowa bariera w przemieszczeniach dziko żyjących zwierząt, znacząco upośledzająca integralność obszaru), brak faktycznego wariantowania inwestycji pod kątem lokalizacji inwestycji i rozwiązań technicznych jest równo znaczny z naruszeniem przepisów prawa. Z uwagi na powyższe, wnioskodawca wyraża negatywne stanowisko odnoszące się do projektowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża oraz wnosi o przygotowanie i przedstawienie alternatywnych wariantów	Inwestor nie jest uprawniony do wskazywania potencjalnych przebiegów ścieżki rowerowej na terenie Puszczy Białowieskiej, a jedynie może to czynić w obrębie istniejącego lub projektowanego pasa drogowego DW689. Puszcza, rezerwat czy pasy kolejowe, drogi powiatowe lub gminne mają swoich właścicieli i zarządców, do których można o takie potrzeby wnioskować.
73.	22.05.2020 r. godz. 17:02, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca zapoznał się z proponowanymi planami budowy ścieżki rowerowej.	Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania,

		Projekt ścieżki z jednej strony cieszy, bo rowery mają sens i dla mieszkańców okolicy i dla turystów, często z daleka, nawet spoza Polski. Z drugiej strony martwi i dziwi, że budowie drogi dla rowerów ma towarzyszyć tak wielka wycinka drzew. To wielka strata, zwłaszcza w tym niezwykłym, cudownym regionie, zielonych płucach nie tylko Polski, ale tej części Europy. Prośba o wzięcie pod uwagę alternatywy mniej ingerującej w drzewostan.	budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów przyległych niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie może inwestować na terenach niebędących jego własnością. Oznacza to, że Inwestor może brać pod uwagę alternatywne rozwiązania ścieżki rowerowej tylko wzdłuż pasa DW 689. Inwestor analizował inne rozwiązania techniczne zlokalizowania ścieżki rowerowej, jednakże wariant ścieżki, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu w porównaniu do pozostałych wariantów; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody.
74.	22.05.2020 r. godz. 16:53, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca wyraża swój sprzeciw wobec planów budowy ścieżki rowerowej w obecnym kształcie przedstawionym w projekcie. Planowana ścieżka rowerowa wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa nie wpisuje się w definicję zrównoważonego rozwoju turystycznego regionu. Inwestycja oznacza trwałe przekształcenie minimum 6,3 ha terenu biologicznie czynnego pod inwestycję infrastrukturalną. Dodatkowo planowana jest budowa oświetlenia, zjazdów drogowych, systemu odwodnienia oraz obiektów inżynierskich. Taka ingerencja będzie znacząco negatywnie wpływać na	W ramach planowanej inwestycji została zaprojektowana ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza terenem zabudowanym oraz 3 m w terenie zabudowanym zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zaprojektowane zostały rowy o głębokości około 0,5 m-1 m i nachyleniu skarp 1:1,5-1:3 oddzielające ścieżkę rowerową od istniejącej jezdni drogi. Szerokość projektowanego pasa drogowego jest zmienna na całej długości ścieżki i wynosi około 16-20 m, zaś w miejscach projektowanych obiektów inżynierskich wynosi około 20-28 m. W ramach inwestycji projektuje się przebudowę istniejących zjazdów istniejących drogowych w celu ich dostosowania do przyjętych rozwiązań projektowych projektowanej ścieżki oraz umożliwienia dostępu do dróg lokalnych, pożarowych, leśnych, prywatnych i innych.

		podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy Białowieskiej dla turystów: przyrodę oraz naturalny krajobraz.	W przypadku przebiegu ścieżki poza terenami zabudowanymi przewidziano o dwodnienie powierzchniowe z odprowadzaniem wody za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych do przebudowywanych rowów przydrożnych. W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia projektowanej ścieżki rowerowej w miejscowości Białowieża oraz w miejscowości Grudki zaprojektowano powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych ze ścieżki do kanalizacji deszczowej, dalej do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, szczelnych zbiorników retencyjno-odparowalnych lub do projektowanego rowu. Ponadto w ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowy fragmentu oświetlenia w m. Białowieża. Na terenach zabudowanych, gdzie planowana jest budowa ścieżki rowerowej, istnieje już oświetlenie. Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym. Zaprojektowanie obiektów inżynierskich na trasie ścieżki rowerowej jest konieczne z uwagi na przekraczanie przeszkód terenowych takich jak: kolejka wąskotorowa, ciek, rowy, przepusty. Przewiduje się pozostawienie istniejących przepustów pod korpusem drogi głównej oraz budowę nowych przepustów pod korpusem projektowanej ścieżki rowerowej.
75.	22.05.2020 r., godz. 16:43, pismo/ e-mail		
	Wnioskodawca Fundacja WWF Polska	Wnioskodawca przesyła następujące uwagi i wnioski: 1. Połączenie rowerowe Hajnówka - Białowieża bez wątplenia powinno być istotnym elementem docelowej sieci tras rowerowych w regionie Puszczy Białowieskiej, która z kolei powinna wpisywać się w strategię zrównoważonego rozwoju regionu, tj. z jednej strony zapewnić zachowanie unikalnych walorów przyrodniczych Puszczy Białowieskiej, a z drugiej odpowiadać na potrzeby mieszkańców oraz odwiedzających region, w tym turystyki rowerowej jako jednej z najszybciej rozwijającej się dziedzin turystyki kwalifikowanej.	Ad 1. Inwestycja planowana jest z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów. Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafaera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Inwestycja będzie realizowana w większości na terenie pasa drogowego DW689, będącym w zarządzie PZDW w Białymstoku oraz częściowym po-

		skaniem przyległego terenu pod pas drogowy niezbędnego do realizacji planowanej inwestycji. W związku z powyższym część inwestycji będzie znajdowała się w obszarze Rezerwatu Szafera.
	2. Analiza niekompletnych materiałów przedstawionych do w/w konsultacji pozwala wysnuć wniosek, że proponowany wariant nie jest zgodny z zasadą z równoważonego rozwoju, zwłaszcza w tak unikalnych obszarach przyrodniczo cennych, jakim jest Puszcza Białowieska. Świadczą o tym przede wszystkim zakładane szkody w środowisku przyrodniczym oraz z niska atrakcyjność proponowanego wariantu wśród odwiedzających ten region. 3. Szczególnie niepokojące jest to, że do przedmiotowych konsultacji przedstawiono jeden wariant przedsięwzięcia, bez rozważenia rozwiązań alternatywnych. Istnieją inne, wcześniej analizowane połączenia pomiędzy Hajnówką a Białowieżą i granicą państwa np. Hajnówka, ul. Celna, Tryba Hajnowska, droga powiatowa nr 1651B na odcinku Budy - Teremiski - Pogorzelce - Białowieża, droga powiatowa nr 1649B (ul. Parkowa), droga wojewódzka nr 689 - Granica państwa (PL- BY). Trasą tą do Białowieży poprowadzono szlak rowerowy Green Velo (https://greenvelo.pl/mapa). Inwestycja nie wymagałaby więc dodatkowej dużej inwestycji. Dodatkowym atutem tego wariantu jest możliwość wsparcia rozwoju społeczno-gospodarczego małych puszczańskich miejscowości w oparciu o obsługę ruchu rowerowego w Budach, Teremiskach, Pogorzalcach. Takiej możliwości nie daje budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej. Należy również zwrócić uwagę, że niniejszy wariant został zidentyfikowany w 2007 roku jako najbardziej preferowany w „Koncepcji rozwoju turystyki rowerowej w regionie Puszczy Białowieskiej” (http://www.zm.org.pl/download/trpe/puszcza	Ad 2.-Ad.4 Wnioskodawca nie wskazał, jakie materiały powinny zostać udostępnione. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora. Inwestor nie jest uprawniony do wskazywania potencjalnych przebiegów ścieżki rowerowej na terenie Puszczy Białowieskiej, a jedynie może to czynić w obrębie istniejącego lub projektowanego pasa drogowego DW689. Puszcza, rezerwat czy pasy kolejowe, drogi powiatowe lub gminne mają swoich właścicieli i zarządców, do których można o takie potrzeby wnioskować.

	bialowieska-koncepcja.pdf). Koncepcja ta, była wynikiem szerokich konsultacji oraz poprzedzających je badań i analiz, m.in. atrakcyjności przebiegu danej trasy, kwestii bezpieczeństwa, oceny natężenia ruchu rowerowego itp. 4.Należy również zwrócić uwagę, że wariantowanie inwestycji jest niezbędnym elementem procedury oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zarówno w odniesieniu do prawa krajowego, europejskiego i zobowiązań Polski jako Państwa Strony Konwencji w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturowego i naturalnego. 5. Realizacja planowanych działań, które wiązać by się miały ze znaczną ingerencją w środowisko przyrodnicze i integralność Puszczy Białowieskiej jako Obiektu Światowego Dziedzictwa z całą pewnością uzyska negatywną opinię Komitetu Światowego Dziedzictwa. 6.Przyjęte procedowanie planowanego przedsięwzięcia jest sprzeczne z paragrafami 118bis i 172 „Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention”. Natomiast proponowane przedsięwzięcie może być uznane za potencjalne zagrożenie dla Obiektu Światowego Dziedzictwa zgodnie z paragrafem 180 „Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention” i skutkować wpisaniem Obiektu Światowego Dziedzictwa Puszcza Białowieska na Listę Obszarów w Zagrożeniu. W związku z powyższym wnioskodawca wyraża negatywne stanowisko dotyczące projektowanej ścieżki i rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża oraz wnosi o przygotowanie i przedstawienie alternatywnych wariantów, które realnie i w sposób zrównoważony wpłynęłyby na rozwój turyst	Ad 5. i Ad 6. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Ocena oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęta w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędu Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.
--	---	--

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		yczny regionu, w oparciu o wyjątkowe walory przyrodnicze i krajobrazowe Puszczy Białowieskiej.	
76.	22.05.2020 r. godz. 16:27, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca chciałby zaproponować zmianę przebiegu projektowanej ścieżki rowerowej. Trasa z Hajnówki do Białowieży prowadzi rowerzystów przez najpiękniejsze lasy Polski. Warto, żeby poznawali je w ich pełnej krasie, w ciszy i z dala od spalin. Ulica Celna, droga leśna k. Leśnictwa Krynoczek, Budy Leśne, Budy, Teremiski, Pogorzelsce, Białowieża to trasa, której spopularyzowanie pomogłoby również lokalnym społecznościom wymienionych wsi. Nieużywane tory kolei wąskotorowej do Czerlonki i Białowieży to kolejny znakomity przebieg. Najpiękniejsze i najbardziej popularne trasy w Europie wiodą właśnie niezależnie i z dala od ruchu samochodowego (włosko-austriacka Ciclovía Alpe-Adria https://www.alpe-adria-radweg.com/en/, hiszpańskie Vías Verdes http://www.viasverdes.com/). Obecna propozycja wzdłuż drogi 689 jest niepożądaną ingerencją w rezerwat wiodący wzdłuż niej. Jest również niekorzystna dla samych użytkowników. Przykład badań rozważających skutki jazdy na rowerze w zanieczyszczonym powietrzu (lokalne zanieczyszczenia wzdłuż dróg po przejeździe pojazdu są dużo większe niż już rozproszone zanieczyszczenie tła): https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0091743516000402	Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. W związku z powyższym, prezentowane warianty są realne do zrealizowania przez Inwestora. PZDW nie jest uprawniony do wskazywania potencjalnych przebiegów ścieżki rowerowej na terenie Puszczy Białowieskiej, a jedynie może to czynić w obrębie istniejącego lub projektowanego pasa drogowego DW689. Puszcza, rezerwat czy pasy kolejowe, drogi powiatowe lub gminne mają swoich właścicieli i zarządców, do których można o takie potrzeby wnioskować. Inwestor wybrał do planowanej realizacji prezentowany wariant ścieżki rowerowej tj. zlokalizowanie jej za rowem odwadniającym głównie z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców). Z powodu oddalenia ścieżki rowerowej za rów drogowy, zmniejszona zostanie ekspozycja użytkowników na szkodliwe czynniki w postaci hałasu, spalin oraz pyłów powstających w wyniku ruchu samochodowego. Planowana Inwestycja zaspokoi ruch miejscowy, jak również umożliwi turystom dotarcie do ważniejszych punktów krajobrazowych.
77.	22.05.2020 r. godz. 16:11, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca nadmienia, że popiera budowę drogi dla rowerów w tym miejscu, gdyż miał okazję kilkakrotnie pokonywać ten fragment rowerem na jezdni i nie było to ani komfortowe ani nie zapewniało	Ad 1. Uwagi. zostały przeanalizowane przez Projektanta Obecnie projekt ścieżki rowerowej uwzględnia połączenie z zaprojektowaną i budowaną ścieżką rowerową na ul. Reja w Hajnówce poprzez bezpieczny przejazd przez DW689 w km ok. 28+000, a następnie przez przejazd zaprojektowany w ul. M.

	o poczucia bezpieczeństwa. Wg Wnioskodawcy budowa wydzielonej drogi dla rowerów znacząco poprawi jakość infrastruktury w tym miejscu, zwiększy atrakcyjność turystyczną okolicy i jest zdecydowanie krokiem w dobrym kierunku. Niemniej, Wnioskodawca przesyła swoje uwagi i propozycje do projektu: 1. Skrzyżowanie Nr 689 z ulicą Celną jest rozwiązane w bardzo niedobry sposób. Zarówno chcąc wjechać i jak zjechać z planowanej drogi dla rowerów nie umożliwiono legalnego wjazdu z jezdni jak i zjazdu i dalszej kontynuacji jazdy w kierunku Hajnówki. Wnioskodawca załączył grafikę jak to można rozwiązać. Na czerwono zaznaczono proponowany fragment drogi dla rowerów i przejazdu, na czarno fragment jezdni (najlepiej poszerzony) z fragmentem pasa rowerowego, który umożliwia dalszą jazdę (ewentualnie można po prostu zostawić sam wlot DDR w jezdnię). Rowerzyści w tej sytuacji jadąc od strony Hajnówki wjeżdżaliby na drogę dla rowerów przed skrzyżowaniem, a jadący od strony Białowieży zjeżdżaliby z drogi dla rowerów także przed skrzyżowaniem (tylko z drugiej strony oczywiście). Przejście dla pieszych po stronie południowej należy przesunąć za przejazd rowerowy w celu zmniejszenia liczby kolizji pieszy-rowerzysty. Rowerzyści nie poruszają się także pod kątem 90 stopni, dlatego drogę dla rowerów i przejazd po stronie południowej należy poprowadzić po łukach umożliwiających skręcanie. Alternatywie po stronie północnej można drogę dla rowerów (poprzez przejazd rowerowy) przeciągnąć na drugą stronę Celną i następnie zrobić tam zjazd w jezdnię DW689. Obecnie proponowane rozwiązanie na tym skrzyżowaniu nie spełnia podstawowych potrzeb użytkowników	Reja. Ponadto na ulicy Celną zostało zaprojektowane włączenie ścieżki rowerowej bezpośrednio w ul. Celną oraz dodatkowo zaprojektowano przejście dla pieszych. Projekt został uzgodniony z zarządcami dróg.
--	--	--

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
*„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”*

		ników, czyli ciągłości infrastruktury i zwyczajnie psuje obraz tej całkiem dobrze przygotowanej inwestycji. 2. Wnioskodawca proponuje rozważyć, czy całość inwestycji nie można zrobić w bardziej zwarty sposób, co ograniczyłoby zakres wycinki.	Ad 2. Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) oraz mniejszą ingerencję w przyrodę wybrano do realizacji proponowany przez Inwestora wariant lokalizacyjny, tj. zlokalizowanie ścieżki rowerowej za rowem odwadniającym. Zaproponowany wariant trasy ścieżki rowerowej ogranicza ilość drzew do wycinki.
78.	22.05.2020 r. godz. 8:37, pismo e-mail		
	Wnioskodawca	Zdaniem Wnioskodawcy inwestycja jest bardzo potrzebna z punktu widzenia rozwoju turystycznego, ale też potrzeb rekreacyjnych mieszkańców Puszczy Białowieskiej. Znacznie poprawiłaby bezpieczeństwo rowerzystów poruszających się obecnie po zbyt wąskiej szosie Hajnówka-Białowieża bez utwardzonych poboczy. Budowa takiej ścieżki zwiększyłaby ruch rowerowy na tym odcinku. Jednak taka inwestycja powinna jak najmniej ingerować w środowisko Puszczy Białowieskiej, powinna być jak najlepiej wkomponowana w środowisko z zastosowaniem najnowszych rozwiązań dla tego typu inwestycji przyjaznych dla środowiska. Należy pamiętać, iż Puszcza Białowieska jest odwiedzana przez turystów z uwagi na jej unikalne, zbliżone do naturalnych, walory przyrodnicze, dlatego budowa ścieżki powinna w najmniejszym stopniu zniekształcać cenne elementy puszczańskiego krajobrazu i być w jak najmniejszym stopniu obudowana infrastrukturą. Uwagi do przedstawionego projektu ścieżki rowerowej są następujące:	Ad 1) Opis zakresu rzeczowego inwestycji został udostępniony na etapie postępowania przetargowego na stronie internetowej PZDW w Białymstoku. Z wariantami dla inwestycji oraz dokumentacją w sprawie projektu można się było zapoznać podczas konsultacji społecznych przeprowadzonych w grudniu 2019 r. Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko Wnioskodawca ma możliwości zapoznania się z zebrany materiał w tej sprawie w Urzędzie Gminy Białowieża.

	1) Przedstawiona dokumentacja nie pozwala na szeregowe zapoznania się z zakresem planowanej inwestycji. Plany techniczne nie pozwalają na określenie rzeczywistej ingerencji planowanej ścieżki w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera; 2) Zaplanowanie ścieżki oddzielonej od szosy szerokim rowem wiąże się z koniecznością poszerzenia pasa drogowego i wycinką drzew. Według informacji i uzyskanej z PZDW w Białymstoku (pismo z dn. 20.05.2020 r. skierowane do Stowarzyszenia „Lokalsi dla Puszczy”) liczba drzew do wycięcia będzie wynosiła ok. 4400, z czego prawie 2500 w najstarszym rezerwacie Puszczy Białowieskiej. Takie podejście będzie miało znaczne negatywne oddziaływanie na środowisko Puszczy Białowieskiej i gatunki tu występujące, gdyż usunięte zostanie wiele drzew różnych gatunków, w różnym wieku, włączając drzewa stare, dziuplaste, a zatem cenne z punktu widzenia ochrony wielu organizmów, w tym rzadkich i ginących. Realizacja takich działań na Obszarze Światowego Dziedzictwa (OŚD) wymaga uzgodnień z UNESCO i należy się spodziewać, że ich akceptacja przy tak drastycznej ingerencji jest mało prawdopodobna;	Ad 2) Inwestor analizował inne rozwiązania techniczne zlokalizowania ścieżki rowerowej, jednakże wariant ścieżki, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu w porównaniu do pozostałych wariantów; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji. Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Ocena oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęta w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z p
--	--	---

		ostanowieniem Urzędy Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.
	3) Poszerzenie pasa drogowego i wycinka drzew spowoduje również utratę wyjątkowych w skali całego kraju walorów krajobrazowych związanych z zamknięciem koron drzew nad drogą. Łączność koron drzew nad drogą jest też kluczowa dla zachowania możliwości migracji zwierząt związanych z tym piętrzem lasu, a zerwanie tej łączności spowoduje fragmentację siedliska tych gatunków. Poszerzenie luki w relatywnie zwartym piętrze koron może dodatkowo spowodować zwiększenie zagrożenia wiatrowałami, ze względu na przerwanie ciągłości koron drzew i ekspozycję na wiatr nad poszerzoną drogą. To z kolei wiąże się z zagrożeniem dla ruchu samochodowego i rowerowego;	Ad 3) i Ad 4) Inwestycja, w tym rowy odwadniające ścieżkę rowerową, zostały zaprojektowane zgodnie z aktualnymi przepisami, w tym Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zm.). W rozwiązaniach projektowych ścieżki rowerowej zostanie uwzględnione bezpieczeństwo zwierząt. Ścieżka rowerowa została zaprojektowana o niwelecie zbliżonej do istniejącego terenu w miarę możliwości bez stosowania wysokich nasypów. Mniejsza szerokość i wysokość korony ścieżki rowerowej będzie łatwiejszą przeszkodą do pokonania dla zwierząt. Należy dodać, że w pasie drogowym istnieje już rów odwadniający drogę DW 689. Inwestor dołoży wszelkich starań, by wykonawca robot realizujący inwestycję nie naruszył statyki istniejących drzew.
	4) Projekt inwestycji zakłada oddzielenie ścieżki od szosy szerokim rowem. Wydaje się to bezcelowe i spowoduje znaczną ingerencję w drzewostany Rezerwatu Krajobrazowego. Budowa rowu odwadniającego 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. Odprowadzenie wody z jezdni i pobocza drogi i Białowieża-Hajnówka nigdy nie było problemem nawet przy gwałtownych i obfitych opadach;	
	5) Nie przedstawiono żadnych rozwiązań wariantowych. Z uwagi na wyjątkowy charakter Rezerwatu Krajobrazowego im. Władysława Szafera, powinny być rozważone również inne rozwiązania alternatywne o przebiegu nie ingerującym tak dalece w drzewostany, szczególnie chronione w formie rezerwatów w przyrodzie lub strefowania OŚD.	Ad 5) Dla inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Wskazane przez Wnioskodawcę warianty trasy przebiegu ścieżki rowerowej nie są możliwe do wykonania przez Inwestora, gdyż Inwestor może wybudować ścieżkę rowerową w pasie drogowym DW 689 oraz wzdłuż pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie przyległych gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie jest uprawniony do wskazywania potencjalnych przebiegów ścieżki rowerowej na terenie Puszczy Białowieskiej, a jedynie może to czynić w obrębie istniejącego lub projektowanego pasa drogowego DW689. Puszcza, rezerваты czy pasy kolejowe, drogi powiatowe lub gminne mają swoich właścicieli i zarządców, do których można o takie potrzeby wnioskować.
		6) Na jednym ze spotkań, przedstawiono wariant ścieżki biegnącej wzdłuż szosy bez rowu oddzielającego (pismo Starostwa w Hajnówce w załączeniu). Takie rozwiązanie pozwoliłoby ograniczyć wycinkę drzew do niezbędnego minimum, choć wymagałoby to szczegółowego zaplanowania i oceny oddziaływania takiego projektu na środowisko. W związku z powyższym Wnioskodawca wyraża negatywne stanowisko dotyczące projektu ścieżki rowerowej w zaproponowanym wariantcie. Będzie to miało istotne negatywne oddziaływanie na środowisko i gatunki w Puszczy Białowieskiej, jak i walory krajobrazowe, co ma istotne znaczenie z punktu widzenia Obszaru Natura 2000, Obszaru Światowego Dziedzictwa UNESCO i obszaru Rezerwatu Krajobrazowego im. Władysława Szafera. Dalsze procedowanie projektu w zaproponowanym wariantcie będzie przyczyną kolejnego konfliktu w Puszczy Białowieskiej.	Ad 6) Zlokalizowanie ścieżki rowerowej tuż przy jezdni drogi wojewódzkiej nr 689 było przedmiotem analizy w ramach przedmiotowej inwestycji. Jednak z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) wybrano do realizacji proponowany przez Inwestora wariant lokalizacyjny, tj. zlokalizowanie ścieżki rowerowej za rowem odwadniającym. Wariant, wskazany przez Wnioskodawcę, również wiązałby się z zaprojektowaniem i wykonaniem rowu odwadniającego oraz wycinką drzew w pasie i poza pasem drogowym. Ponadto wariant ten byłby mniej atrakcyjny dla rowerzystów oraz mniej bezpieczny dla uczestników ruchu ścieżki i drogi dw689.
79.	22.05.2020 r. godz. 19:21,		

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

	e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca wyraża zaniepokojenie, że bardzo poważnie rozważany jest wariant przebiegający przez rezerwat Szefera. Wiąże się to z wycinką ponad 4000 drzew. Jest to bulwersujące, tym bardziej, że inny wariant idący przez wsie Pogorzelce, Tere-miski, Tryby Hajnowskie nie wiąże się z tak dużą ingerencją w ekosystem. Sprzyjałby on również rozwojowi zielonej turystyki i takie rozwiązania trzeba popierać. Wnioskodawca ma nadzieję, że zwycięży rozsądek i szacunek dla wyjątkowej przyrody tego miejsca	Inwestycja planowana jest z uwagi na jej zapotrzebowanie zgłaszane przez władze lokalne, mieszkańców gmin Hajnówka, Białowieża, jak również turystów Projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się bowiem do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom, jak też mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji. Inwestor nie jest uprawniony do wskazywania potencjalnych przebiegów ścieżki rowerowej na terenie Puszczy Białowieskiej, a jedynie może to czynić w obrębie istniejącego lub projektowanego pasa drogowego DW689. Puszcza, rezerваты czy pasy kolejowe, drogi powiatowe lub gminne mają swoich właścicieli i zarządców, do których można o takie potrzeby wnioskować.
80.	22.05.2020 r. godz. 23:41, pismo/ e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca wyraża negatywne stanowisko dotyczące planowanego przedsięwzięcia. Sposób przygotowania inwestycji jak i jej planowany zakres wskazują, że intencją projektodawcy jest - zamiast realnego wsparcia rozwoju turystycznego regionu - przedstawienie opinii publicznej niewykonanych planów, które w przyczyn proceduralnych nie zostaną nigdy zrealizowane w terenie. Wnioskodawca uważa takie podejście do tematu za krzywdzące potencjalnych beneficjentów projektu - lokalną społeczność oraz turystów, użytkowników sieci szlaków rowerowych w Puszczy Białowieskiej. Jest ono także wątpliwe z punktu widzenia zasadności wydatkowania środków publicznych.	Ad 1. Dla planowanej inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r.
	Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot	1. Do konsultacji społecznych przedstawiono jeden	Zaznaczyć należy, że Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów przyległych niezbędnych do realizacji inwestycji. Prezentowane warianty były wariantami realnymi do zrealizowania przez Inwestora.

	ie 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 przed proceduralnym jedynie jednego, ściśle zdefiniowanego technologicznie i lokalizacyjnie przedsięwzięcia powoduje, że rozważania wariantów inwestycji na etapie procedury OOŚ będą fikcyjne, co jest poważnym naruszeniem ustawy OOŚ. Wnioskodawca, zaznacza, że w takiej analizie kryterium ekonomiczne nie jest kryterium mogącym przesądzić o wyborze wariantu zaproponowanego przez inwestora. Bezsprzecznie przedstawione plany budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka - Białowieża - granica państwa powstały w całkowitym oderwaniu od analizy wariantowej przedsięwzięcia i są wyrazem jedynie deklaratywnej gotowości do sfinansowania inwestycji ze środków Podlaskiego Urzędu Marszałkowskiego. Tymczasem istnieje kilka innych wariantów inwestycji, które wesprą rozwój turystyczny regionu i zapewnią bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu na drodze wojewódzkiej. Dodatkowo jeden z nich nie wymaga dużych nakładów inwestycyjnych. Pierwszy racjonalny wariant alternatywny dotyczy	Wariant II ścieżki rowerowej, który został wybrany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców) w swoim zakresie obejmuje: - optymalnie ograniczone zajęcie terenów wzdłuż DW689; - większe wykorzystanie istniejącego pasa drogowego; - lokalizację wzdłuż terenu poddanego antropopresji, częściowo w pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej; - zwiększone bezpieczeństwo uczestników ruchu w porównaniu do pozostałych wariantów; - zwiększone zachowanie gatunków szczególnie chronionych, w tym drzew stuletnich i innych obiektów pomników przyrody; - większe walory estetyczne w porównaniu z pozostałymi wariantami. Proponowany przez Wnioskodawcę wariant alternatywny polegający na przebudowie drogi wojewódzkiej wiązałby się z większą ingerencją w przyległe tereny Puszczy Białowieskiej z uwagi na fakt, iż przy przebudowie istniejącej drogi wojewódzkiej należy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, dostosować ją do drogi min. klasy Z, a przy rozbudowie do klasy G. Rozbudowa drogi wiązałaby się z poszerzeniem istniejącej jezdni oraz poboczy. Propozycja Wnioskodawcy o zawężeniu jezdni jest niezgodna z obowiązującymi przepisami. Takie rozwiązania dopuszczalne są na drogach klasy D, które są drogami gminnymi. Proponowana przez Wnioskodawcę alternatywna trasa przebiegu ścieżki przez Budy – Teremiski- Pogorzelce nie jest możliwa do wykonania przez Inwestora, ponieważ PZDW nie jest uprawniony do wskazywania potencjalnych przebiegów ścieżki rowerowej na terenie Puszczy Białowieskiej, a jedynie może to czynić w obrębie istniejącego lub projektowanego pasa drogowego DW689. Puszcza, rezerwat czy pasy kolejowe, drogi powiatowe lub gminne mają swoich właścicieli i zarządców, do których można o takie potrzeby wnioskować.
--	---	---

		przebudowy drogi wojewódzkiej i zlokalizowaniu 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 poprawi bezpieczeństwo na drodze, gdyż spowoduje redukcję prędkości poruszania się pojazdów. Będzie także bezpieczny dla rowerzystów z uwagi na wydzielenie dla nich osobnego pasa. Wariant ten byłby dodatkowo korzystny dla przyrody Puszczy Białowieskiej, gdyż zminimalizowałby poziom śmiertelności zwierząt na jezdni. Kolejnym alternatywnym wariantem jest rowerowe połączenie Hajnówki, Białowieży i granicy państwa przez ul. Celną, Trybą Hajnowską, drogę powiatową nr 1651B na odcinku Budy-Teremiski - Pogorzelce - Białowieża, drogę powiatową nr 1649B (ul. Parkowa), drogę wojewódzką nr 689 - Granica państwa (PL- BY). Trasą tą do Białowieży poprowadzono szlak rowerowy Green Velo, inwestycja nie wymagała by więc dodatkowej infrastruktury, a jedynie przygotowania oznakowania oraz miejsc obsługi rowerzystów. Dodatkowym atutem tego wariantu jest możliwość wsparcia rozwoju społeczno-gospodarczego małych puszcząńskich miejscowości w oparciu o obsługę ruchu rowerowego w Budach, Teremiskach, Pogorzalcach. Takiej możliwości nie daje budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej. Ponadto istnieją także warianty nie inwestycyjne polegające na przygotowaniu koncepcyjnym sieci dróg rowerowych w Puszczy oraz prawidłowym oznakowaniu i promocji już istniejących szlaków rowerowych po Puszczy Białowieskiej.	
		2. Projekt jest bezsprzecznie nieakceptowalny z pu	

	nktu 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 ponad stuletnich 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. Realizacja projektu - przez fizyczne zniszczenie i fragmentację siedlisk cennych i rzadkich w skali kraju i UE gatunków, będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Tego oddziaływania nie będzie można zminimalizować (uwarunkowania techniczne) ani także skompensować (nie ma możliwości odtworzenia takich siedlisk w innym miejscu w Puszczy Białowieskiej). Wnioskodawca zwraca uwagę, że wycinka pomnikowych, ponad stuletnich drzew z terenu o jednej z najwyższych formy ochrony przyrody w Polsce, z najstarszego w Puszczy rezerwatu przyrody, jest nie do pogodzenia z podstawowymi celami inwestycji i wyrażonymi na stronie projektanta tj. „zwiększenie walorów turystycznych tego wyjątkowego regionu u. Potencjał Puszczy Białowieskiej”. Każda inwestycja infrastrukturalna w Puszczy wymaga uwzględnienia wymogów ochrony przyrody tego miejsca, w konsultowanym projekcie całkowicie je pominięto.	Ad 2. I ad.3 Ścieżka rowerowa została zaprojektowana w pasie drogowym, jak również poza pasem drogowym. Poszerzenie pasa drogowego w ramach inwestycji jest zmienne na całej długości ścieżki i może sięgać od około 1 do 10 m w miejscach budowy obiektów inżynierskich. W związku z powyższym część inwestycji będzie zlokalizowana w obszarze Rezerwatu Szafera. Przewidywana powierzchnia zajęcia Rezerwatu wyniesie około 66.500 m². Oszacowanie dokładnej ilości drzew i krzewów koniecznych do wycinki z uwagi na kolizję z projektowanymi rozwiązaniami, będzie możliwe na etapie opracowania projektu budowlanego. Inwestor dołoży wszelkich starań, aby zachować pomniki przyrody i drzewa ponad stuletnie, a także w miarę możliwości starać się ominąć ponad stuletnie drzewa. Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach. Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji. Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. O ocena oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęta w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędu Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO. Zgodnie z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na
	3. Forma udostępnionego materiału (projekty techniczne) jest niepełna i niewystarczająca na potrzeby zapoznania się ze szczegółowym zakresem planowanego przedsięwzięcia. Nie udostępniono Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, stąd brak możliwości zapoznania się z zakresem rzeczowym inwestycji. Stwierdza się na stanowisku, iż takie podejście znacząco og	

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		ranicza zainteresowanemu społeczeństwu dostęp do informacji i zaangażowanie w proces konsultacji. Z uwagi na powyższe Wnioskodawca wnosi o zaniechanie procedowania forsowanego wariantu, który jest nieakceptowalny z punktu widzenia zrównoważonej turystyki w regionie, wymogów prawnych i środowiskowych i przedstawienie opinii publicznej w wykonanych wariantach przedsięwzięcia, które pogodzają rozwój turystyczny regionu z zachowaniem wyjątkowych walorów przyrodniczych i krajobrazowych Puszczy.	środowisko Wnioskodawca ma możliwość zapoznania się z zebrany materiałem w tej sprawie w Urzędzie Gminy Białowieża.
81.	22.05.2020 r. godz. 16:51, e-mail		
	Wnioskodawca:	Wnioskodawca na podstawie własnych doświadczeń z licznych wycieczek rowerowych po Puszczy Białowieskiej z ostatnich dwunastu lat, wyraża wątpliwość w zasadność budowy ścieżki w projektowanym przebiegu związanej z dużą liczbą drzew koniecznych do wycięcia (ponad 4000) oraz uciążliwością sąsiedztwa stosunkowo ruchliwej drogi. Wg Wnioskodawcy z punktu widzenia potrzeb zrównoważonej turystyki rowerowej znacznie korzystniejszym rozwiązaniem byłaby adaptacja (udostępnienie i wyrównanie nawierzchni gruntowych) dróg leśnych z Sacharewa do Czerlonki i dalej do Białowieży równoleżnikowo lub wzdłuż torów kolejowych, przede wszystkim zaś promocja atrakcyjnej krajoznawczo trasy Hajnowską Trybą, przez Budy, Teremiski i Pogorzelce.	Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszały władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża oraz turyści, gdyż projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Proponowana przez Wnioskodawcę alternatywna trasa przebiegu ścieżki nie jest możliwa do wykonania przez Inwestora, gdyż Inwestor może jedynie budować ścieżkę rowerową w granicach pasa drogowego z ewentualnym poszerzeniem pasa drogowego poprzez pozyskanie gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji, w związku z tym Inwestor nie jest uprawniony do wskazywania potencjalnych przebiegów ścieżki rowerowej na terenie Puszczy Białowieskiej. Puszcza, rezerваты czy pasy kolejowe, drogi powiatowe lub gminne mają swoich właścicieli i zarządców, do których można o takie potrzeby wnioskować.
82.	22.05.2020 r. godz. 15:03, e-mail		

	Wnioskodawca	Wnioskodawca zwraca uwagę, iż Rezerwat Szafera to jeden z najmniej przekształconych przez człowieka fragmentów Puszczy Białowieskiej. Budowa ścieżki rowerowej będzie się wiązać z wycięciem ponad 4 tys drzew, trzykrotnym poszerzeniem pasa drogowego, znacznym przekształceniem terenu. Wnioskodawczyni przedstawia alternatywne przebiegi ścieżki: - wzdłuż torów kolejowych - obecny szlak Green Velo - przez wsie: Pogorzelce, Teremiski, Budy, Trybą Hajnowską – ten wariant byłby szczególnie korzystny dla rozwoju lokalnej turystyki Obecnie konsultowany wariant ze względu na stopień ingerencji jest nieakceptowany, Nie została wykonana analiza innych wariantów, nie wykonano oceny oddziaływania projektu na środowisko, zwłaszcza outstanding universal value – będące priorytetem ochrony z perspektywy Obiektu UNESCO. Wnioskodawca uważa, że ścieżka powinna przebiegać w innym wariantcie i nie może powodować aż tak wielkiej ingerencji w środowisko Puszczy.	Inwestor nie planował i nie planuje trzykrotnego poszerzenia pasa drogowego. W ramach inwestycji została zaprojektowana ścieżka rowerowa o szerokości około 2,5 m poza ternem zabudowanym oraz o szerokości 3 m w terenie zabudowanym. Poszerzenie pasa drogowego w ramach inwestycji jest zmienne na całej długości ścieżki i może sięgać od około 1 do 10 m w miejscach budowy obiektów inżynierskich. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku jest zarządem drogi dla dróg wojewódzkich, do którego zadań należą sprawy dotyczące planowania, budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich z wyłączeniem dróg wojewódzkich w granicach miast na prawach powiatu. Proponowane przez Wnioskodawcę warianty przebiegu ścieżki są niemożliwe do wykonania przez Inwestora, gdyż PZDW nie jest uprawniony do wskazywania potencjalnych przebiegów ścieżki rowerowej na terenie Puszczy Białowieskiej, a jedynie może to czynić w obrębie istniejącego lub projektowanego pasa drogowego DW689. Puszcza, rezerваты czy pasy kolejowe, drogi powiatowe lub gminne mają swoich właścicieli i zarządców, do których można o takie potrzeby wnioskować. Dla planowanej inwestycji przewidziano trzy warianty lokalizacji drogi rowerowej, które zostały udostępnione w ramach konsultacji społecznych przeprowadzanych w grudniu 2019 r. Warianty ścieżki rowerowej były udostępnione na stronach internetowych PZDW w Białymstoku i SAFEGE S.A.S. Oddział w Polsce od końca listopada do końca grudnia 2019 r., wersje papierowe proponowanych wariantów były udostępnione do zapoznania w PZDW w Białymstoku, Gminie Hajnówka oraz Gminie Białowieża do dnia 30.12.2019 r. Ponadto z wariantami inwestycji można się było zapoznać na spotkaniu informacyjnym, przeprowadzonym w ramach konsultacji społecznych w dniu 11.12.2019 r. Obecnie konsultowany Wariant II ścieżki rowerowej, został wybrany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów oraz kierowców). Na potrzeby inwestycji, jaką jest budowa ścieżki rowerowej, została wykonana inwentaryzacja drzew, krzewów i pni po ściętych drzewach. Inwentaryzacja została przeprowadzona w pasie inwestycji, pasie przeznaczonym pod jej realizację oraz w jej pobliżu, która zostanie ujęta w raporcie. Zainwentaryzowano ponad 14 tysięcy drzew i krzewów oraz pni po ściętych drzewach.
--	--------------	---	---

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

			Przeprowadzono również inwentaryzację przyrodniczą. Dla inwestycji została przygotowana Karta Informacyjna Przedsięwzięcia, którą Inwestor złożył do odpowiedniego organu (Wójta Gminy Białowieża) wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu zapoznania się z KIP należy się kontaktować z organem prowadzącym postępowanie w tej sprawie. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, w drodze postanowienia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji Obecnie przeprowadzana jest ocena oddziaływania inwestycji na środowisko, następnie zostanie sporządzony raport oddziaływania na środowisko. Natomiast ocena oddziaływania na OUV (uniwersalną wartość obiektu UNESCO) zostanie ujęta w raporcie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko zgodnie z postanowieniem Urzędy Gminy Białowieża, jak również przedsięwzięcie będzie zgłoszone do Komitetu UNESCO.
83.	22.05.2020 r. godz. 21:50, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca jako turysta i bywalec Białowieży, wyraża swoją opinię na temat budowy ścieżki rowerowej z Hajnówki do Białowieży. Według Wnioskodawcy proponowana inwestycja w obecnej wersji nie przynosi żadnych korzyści, jest wręcz szkodliwa z punktu ekologii i ekonomii. Projekt przewiduje zniszczenie znacznej części jednego z najpiękniejszych rezerwatów Puszczy Białowieskiej, co samo w sobie dyskryminuje projekt. Także rozmach inwestycji jest „przerostem formy nad treścią”. Jazda wybetonowaną wielką drogą rowerową tuż przy ulicy nie przynosi przyjemności. Turyści wybierający się do Puszczy Białowieskiej oczekują kontaktu z naturą. Z tego względu, dobrej jakości szutrowa ścieżka przebiegająca przez tereny leśne w ramach istniejących dróg leśnych, byłaby dużo bardziej atrakcyjna, a jednocześnie tańsza w wykonaniu. Opcja taka jest też przyjaźniejsza dla	Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszały władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża oraz turyści, gdyż projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowieskiej. Planowana inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom oraz mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Inwestor nie jest uprawniony do wskazywania potencjalnych przebiegów ścieżki rowerowej na terenie Puszczy Białowieskiej, a jedynie może to czynić w obrębie istniejącego lub projektowanego pasa drogowego DW689. Puszcza, rezerваты czy pasy kolejowe, drogi powiatowe lub gminne mają swoich właścicieli i zarządców, do których można o takie potrzeby wnioskować.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
*„Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”*

		środowiska i krajobrazu.	
84.	22.05.2020 r. godz. 23:59, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca jako cyklistka, miłośniczka przyrody i osoba regularnie odwiedzająca od 30 lat Puszczę Białowieską z ogromnym zaniepokojeniem i sprzeciwem ogląda projekt ścieżki. Wg Wnioskodawcy projekt ścieżki rowerowej stoi w sprzeczności ze zdrowym rozsądkiem oraz z dbałością o walory przyrodnicze tak cennego obszaru, jakim jest Puszcza Białowieska. Wycięcie przeszło 4 tysięcy drzew, ingerencja infrastrukturą w bezcenny ekosystem Rezerwatu Szafera dokona nieodwracalnych zmian w świecie przyrody na tym terenie, zniszczy świat doskonale zachowanego lasu, którego nie ma nigdzie indziej, a którego mamy i tak bardzo niewiele. Jako cyklistka, nie rozumie argumentów przemawiających za atrakcyjnością tego projektu. Na terenie Puszczy jest wiele dróg leśnych, którymi wspina się podróżuje w bliskim kontakcie z przyrodą, daleko od gęstego ruchu samochodowego. Wnioskodawczyni setki razy podróżowała z Hajnówki do Białowieży Trybem Hajnowskim, a następnie drogą przez Budy, Teremiski i Pogorzelce, dlaczego nie wykorzystać potencjału i uroku tej trasy – ciszej, spokojniej, z szansą na przekierowanie ruchu turystycznego do wsi, które mogłyby na tym skorzystać również ekonomicznie. Wnioskodawca apeluje, aby nie niszczyć przyrody i nie wydawać gigantycznych pieniędzy bez sensu. Turyści przyjeżdżają w te tereny. By oglądać Puszczę, nieasfaltowe aleje. Wnioskodawczyni nie wyobraża sobie jak miłośnicy rowerowej turystyki krajobrazowej mogliby wyżej cenić podróż rowerem w sąsiedztwie ruchliwej ulicy niż przez cichy las i małe wsie.	Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszały władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża oraz turyści, gdyż projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowiejskiej. Planowana inwestycja dzięki swej atrakcyjności zapewni turystom oraz mieszkańcom dostępność do walorów Puszczy Białowieskiej, w tym Rezerwatu Żubrów czy Rezerwatu Krajobrazowego Szafera. Głównym celem wybudowania ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Inwestor nie jest uprawniony do wskazywania potencjalnych przebiegów ścieżki rowerowej na terenie Puszczy Białowieskiej, a jedynie może to czynić w obrębie istniejącego lub projektowanego pasa drogowego DW689. Puszcza, rezerваты czy pasy kolejowe, drogi powiatowe lub gminne mają swoich właścicieli i zarządców, do których można o takie potrzeby wnioskować.

85.	22.05.2020 r. godz. 17:20, e-mail		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca jako rowerzysta, dziękuje za inicjatywę budowy ścieżki rowerowej, jednak planowany przebieg trasy budzi jego zdecydowany sprzeciw. Według Wnioskodawcy planowana ścieżka rowerowa wzdłuż DW 689 na odcinku Hajnówka- Białowieża –granica państwa nie wpisuje się w definicję zrównoważonego rozwoju turystycznego regionu. Inwestycja oznacza trwałe przekształcenie min. 6,3 ha terenu biologicznie czynnego pod inwestycję infrastrukturalną. Dodatkowo planowana jest budowa oświetlenia, zjazdów drogowych, systemu odwodnienia oraz obiektów inżynierskich. Taka ingerencja będzie znacząco negatywnie wpływać na podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy Białowieskiej dla turystów: przyrodę oraz naturalny krajobraz. Proponowany wariant ścieżki prowadzi przez najstarszy rezerwat przyrody w Puszczy Białowieskiej o ogromnej wartości przyrodniczej i krajobrazowej. Przy założeniu, że zostanie wycięty pas drzew o szerokości średnio 3 metrów, oznacza to utratę ok 6 ha najcenniejszego lasu nizinnej Europy, w jego najlepiej zachowanej części. To ogromna strata dla dziedzictwa przyrodniczego polski i Europy, która nie znajduje uzasadnienia w obliczu istnienia alternatywnych wariantów poprowadzenia ścieżki. Poprowadzenie ścieżki wzdłuż drogi o relatywnie dużym natężeniu ruchu pojazdów silnikowych pociąga za sobą wymierne, negatywne efekty zdrowotne dla rowerzystów decydujących się pokonać tę trasę. Obecnie ruch turystyczny w Puszczy Białowieskiej jest w ogromnym stopniu skoncentrowany	Głównym celem wybudowania planowanej ścieżki jest poprawienie bezpieczeństwa zarówno rowerzystów, jak i kierowców poruszających się DW 689. Proponowana przez Wnioskodawcę alternatywna trasa przebiegu ścieżki nie jest możliwa do wykonania przez Inwestora, gdyż Inwestor nie jest uprawniony do wskazywania potencjalnych przebiegów ścieżki rowerowej na terenie Puszczy Białowieskiej, a jedynie może to czynić w obrębie istniejącego lub projektowanego pasa drogowego DW689. Puszcza, rezerwat czy pasy kolejowe, drogi powiatowe lub gminne mają swoich właścicieli i zarządców, do których można o takie potrzeby wnioskować. W ramach inwestycji planowane jest jedynie doświetlenie projektowanych przejść dla pieszych w miejscowościach Hajnówka oraz Białowieża oraz przebudowa fragmentu istniejącego oświetlenia w m. Białowieża. Nie planuje się oświetlania ścieżki poza terenem zabudowanym, a tym bardziej na terenach leśnych, w tym na terenie Rezerwatu Szafera, więc nie będzie miało to wpływu na podstawowe walory decydujące o atrakcyjności Puszczy, o których wspominał Wnioskodawca. Zaprojektowanie obiektów inżynierskich na trasie ścieżki rowerowej jest konieczne z uwagi na przekraczanie przeszkód terenowych takich jak: kolejka wąskotorowa, ciek, rowy, przepusty.

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		w miejscowości Białowieża oraz przy Zagrodzie Pokazowej Żubrow. Skanalizowanie ruchu turystycznego na tak wąskim obszarze utrudnia wykorzystanie potencjału pozostałej części Puszczy Białowiejskiej, w tym szansę na rozwój miejscowości Budy, Teremiski, Pogorzelce. Poprowadzenie ścieżki przez te miejscowości8 stwarzałoby szansę na rozwój istniejących i nowopowstałych punktów obsługi ruchu turystycznego – np. sklepu, kawiarni, warsztatu, miejsc noclegowych. Byłby to, zatem krok w stronę bardziej zrównoważonego przestrzennie wykorzystania potencjału rozwojowego tego obszaru i zapewnienia nowych impulsów do rozwoju przyjaznej dla środowiska działalności gospodarczej.	
86.	25.05.2020 r. godz. 15:13, e-mail (po terminie)		
	Wnioskodawca	Wnioskodawca jako turysta rowerowy i miłośnik Podlasia, prosi o odstąpienie od przeprowadzenia ścieżki rowerowej o obecnym wariantcie. Pomysł ten powoduje zbyt duże straty w drzewach i zbyt inwazyjne prace w najcenniejszych rejonach parku.	Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszały władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża oraz turyści, gdyż projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowiejskiej. Obecny wariant ścieżki rowerowej, został wybrany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów oraz kierowców) na drodze wojewódzkiej nr 689, ale również w trosce o istniejącą przyrodę. Budowa ścieżki powinna przebiegać pod nadzorem przyrodniczym.
87.	22.05.2020 r., pismo		
	Wnioskodawcy Mieszkańcy Białowieży	Mieszkańcy Białowieży wnioskują, aby ścieżka rowerowa przebiegała po przeciwnej stronie ulicy tam, gdzie nie ma chodnika dla pieszych, a znajduje się rów. Zdaniem Wnioskodawców wpłynie to na bezpieczeństwo pieszych, zwłaszcza osób starszych, którzy mieszkają przy tej ulicy, gdyż nie będzie bezpośredniej bliskości pasa rowerowego z chodnikiem dla pieszych. Pozwoli to na zachowanie	Proponowany przez Wnioskodawców wariant lokalizacji ścieżki rowerowej był przedmiotem analizy przez Inwestora. Zaprojektowanie ścieżki rowerowej po przeciwnej stronie drogi wojewódzkiej nr 689 wiązałoby się z zajęciem większej ilości nieruchomości prywatnych pod inwestycję. W ramach przedmiotowej inwestycji nie jest przewidziane wykonanie dodatkowych przejść dla pieszych przez drogę wojewódzką nr 689, poza wskazanymi w koncepcji. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Roz-

Raport z udostępnionego do dnia 22.05.2020 r. projektu dla inwestycji pn.
 „Zadanie nr 1. Opracowanie dokumentacji projektowej na budowę ścieżki rowerowej w ciągu drogi wojewódzkiej
 nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża – granica państwa”

		obecnego stanu poszczególnych posesji, kwiaty i krzewy ozdobne znajdujące się przy ulicy pozostaną i będą w dalszym ciągu cieszyły i upiększały. Ponadto wskazane by było, aby na wjeździe do Białowieży zamontować próg zwalniający oraz wykonać sensowne przejścia dla pieszych.	woju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. 2015 poz. 1314) - niedopuszczalne jest stosowanie progów zwalniających na drogach wojewódzkich.
88.	29.05.2020 r., godz. 10:30, e-mail (wniosek wpłynął po terminie)		
	Wnioskodawca	Zdaniem Wnioskodawcy wycięcie 4000 drzew dla ścieżki rowerowej to absurd. Wnioskodawca pyta, kto to wymyślił? Ktoś, kto nigdy nie jeździł rowerem? Ktoś kto nienawidzi drzew? Ktoś, kto nie ma pojęcia skąd się bierze zdrowe, czyste powietrze. Wnioskodawca wyraża swoją opinię na temat wpływu zanieczyszczeń na stan zdrowia człowieka. Wnioskodawca prosi o zmianę planu wycięcia drzew w miejscu, gdzie ludzie przyjeżdżają oddychać zdrowym – dzięki obecności drzew – powietrzem. Inwestycja jest nielogiczna, jeśli wiąże się z taką skalą zanieczyszczeń natury.	Zapotrzebowanie na realizację inwestycji zgłaszały władze lokalne, mieszkańcy gmin Hajnówka, Białowieża oraz turyści, gdyż projektowana ścieżka rowerowa przyczyni się do rozwoju ruchu turystycznego w Regionie Puszczy Białowiejskiej. Obecny wariant ścieżki rowerowej, został wybrany do realizacji przez Inwestora, przede wszystkim z uwagi na bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów oraz kierowców) na drodze wojewódzkiej nr 689, ale również w trosce o istniejącą przyrodę. Budowa ścieżki powinna przebiegać pod nadzorem przyrodniczym.