

**Opracowanie koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
przedsięwzięcia
polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża**

<p>Inwestor:</p>  <p>Podlaskie</p> 	<p>Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego Ul. M. Curie-Skłodowskiej 14, 15-097 Białystok</p> <p>Reprezentowane przez: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok</p>
<p>Wykonawca - Jednostka Projektowa</p>  <p>VALUE ENGINEERING Sp. z</p>	<p>Value Engineering Sp. z o.o. Aleja Krakowska 22A 02-284 Warszawa</p>
<p>Nazwa inwestycji:</p>	<p>„Opracowanie koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża”</p>
<p>Nazwa i adres obiektu budowlanego:</p>	<p>Droga wojewódzka 689 odcinek Bielsk Podlaski – Hajnówka województwo podlaskie; powiat: Bielsk Podlaski, Hajnówka gmina: Hajnówka, Miasta Hajnówka, Białowieża</p>
<p>Stadium:</p>	<p>Tabelaryczne zestawianie wniosków- zał. nr 1</p>
<p>Opracowanie:</p>	<p>Koncepcja programowa – konsultacje społeczne</p>

Tabelaryczne zestawianie wniosków

„Opracowanie koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża”

DW689HB - konsultacje społeczne nr1 - wnioski

LP	Uwagi, wnioski, zastrzeżenia do projektu
1	PROSZĘ O REALIZACJĘ ŚCIEŻKI WG WARIANTU NR 1 WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ
2	Popieram wariant A1
3	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
4	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
5	Wybieram wariant nr. 1. wzdłuż drogi do Białowieży.
6	popieram wariant „A1”
7	proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
8	Popieram wariant A-1 z wyłączeniem ograniczenia prędkości do 50km/h.
9	Popieram budowę drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka-Białowieża, w wariantcie A1, z wyłączeniem ograniczenia prędkości do 50km/h
10	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
11	Popieram wariant A1 ze zmianą ograniczenia prędkości na drodze

12	Popieram wariant A1 z wyłączeniem ograniczenie prędkości do 50 km/h
13	Wnoszę o realizację inwestycji wg. wariantu ścieżki rowerowej wzdłuż DW nr 689 - Wariant nr 1
14	popieram wariant A1
15	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu. nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
16	Popieram budowę ścieżki rowerowej w wariacie A1 z wyłączeniem prędkości do 50 km/h
17	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
18	Proszę o realizację ścieżki wg. wariantu Nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
19	PROSZĘ O REALIZACJĘ ŚCIEŻKI W/G WARIANTU NR1 WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ.
20	W ZWIĄZKU Z PODDANIEM POD KONSULTACJE WIELU WARIANTÓW DDR (drogi dla rowe- rowów) ORAZ ŚCIEŻEK ROWEROWYCH, JAKO OSOBA NIEPEŁNOSPRAWNA PREFERUJĘ DDR OZNACZONĄ JAKO WARIANT 1A-V50. W TYM WARIANCIE WYKONANIE DDR NIE SPOWODUJE KONIECZNOŚCI WYCINKI WIELU DRZEW, A JEDNOCZEŚNIE POZ- WOLI NA SZYBKIE DOTARCIE SŁUŻB RATOWNICZY W RAZIE ZDARZENIA DROGOWEGO. INNE WARIANTY ŚCIEŻEK TEGO NIE ZAPEWNIĄJĄ.
21	Popieram wariant A1 ze zmianą prędkości na dorodze ograniczającej 50 km/h Proponuję się zastosowanie drenażu francuskiego między jezdnią a drogą rowerową.
22	PROSZĘ O REALIZACJĘ ŚCIEŻKI WG WARIANTU NR1 WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ
23	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.

24	POPIERAM WARIANT NR 1 Z WYŁĄCZENIEM OGRANICZENIA PRĘDKOŚCI DO 50 KM/H.
25	Ze względu na możliwość szybkiego dotarcia służb ratowniczych oraz brak konieczności wycinki wielu drzew preferuję wariant W1A-V50 ścieżki rowerowej.
26	Proszę o realizację ścieżki wg. wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
27	<p>Wybieram wariant Nr 1 tylko i wyłącznie pasem drogi wojewódzkiej nr 689. Jest to najlepsza alternatywa dla szybkiego i bezpiecznego poruszania się rowerzystom. Wybudowanie ścieżki rowerowej jest obligatoryjne.</p> <p>Pozostałe warianty tras istnieją i są dostępne w terenie, i jeśli ktoś chce jechać i delectować się przyrodą w ciszy i spokoju już ma taką możliwość.</p>
28	Popieram wariant A1.
29	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu NR 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
30	Proszę o wariant nr. 1
31	<p>Jako mieszkaniec Powiatu Hajnowskiego, oraz uczestnik, użytkownik infrastruktury drogowej rekomenduję do wykonania Wariant 1. (wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 689).</p> <p>Najbardziej pożądanym wariantem jest ścieżka (DDR) jak najdalej odsunięta od krawędzi drogi wojewódzkiej wzdłuż istniejącego przebiegu DW 689.</p>
32	Popieram wariant A1 - z wyłączeniem ograniczenia prędkości do 50km/h
33	PROSZĘ O REALIZACJĘ ŚCIEŻKI WG WARIANTU NR 1 WZDŁUŻ DROGI WOJ.
34	Proszę o realizację ścieżki wg. wariantu nr. 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej

35	Zdecydowanie popieram wariant A1.
36	Rekomenduję wybór wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
37	Popieram wariant A1. z wyłączeniem ograniczenia prędkości do 50 km/h
38	Popieram wariant A1 z wyłączeniem ograniczenia prędkości do 50 km/h.
39	Jako mieszkaniec powiatu i użytkownik drogi wojewódzkich i powiatowych, który na tej w odcinku rowerowym Hajnówka - Białowieża uważam że ścieżka rowerowa powinna być wykonana w wariancie nr 1 (wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689), inne warianty nie wchodzą w rachubę ze względu na własności innych podmiotów braku ich zgody a także wybudowanie ścieżki w innym miejscu niż w pasie ruchu rowerowego /wyjeżdżającego z drogi wojewódzkiej/
40	Wariant A1.
41	PROSZĘ O REALIZACJĘ ŚCIEŻKI WG WARIANTU NR 1 WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ
42	Popieram wariant A1. - z wyłączeniem ograniczenia prędkości
43	Popieram wariant A1.
44	Popieram wariant A1.
45	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
46	wybieram wariant A1.
47	Zgłaszam potrzebę realizacji ścieżki rowerowej wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.

48	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
49	W związku z poddaniem pod konsultacje wielu wariantów DOR (drogi dla rowerów) oraz ścieżek rowerowych, preferuję wariant W1A-V50. W tym wariantcie wykonanie drogi nie spowoduje konieczności wycinki wielu drzew, a jednocześnie pozwoli na szybkie dotarcie służb ratowniczych w razie zdarzenia drogowego.
50	<p>Zgłaszam swój wniosek o zatwierdzenie przebiegu trasy rowerowej wariant W1, tj. wzdłuż drogi wojewódzkiej wykonanej w technologii kostki brukowej lub asfaltowej przy krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej, jako powierzchnia oddzielona krawężnikiem drogowym i wyniesiona względem nawierzchni jezdni na wysokość ok. 10-15cm. Wnoszę o zmianę konstrukcji przekroju tego wariantu – zamiast rowu z przeciwskażą wnioskuję o wykonanie drenażu francuskiego do 50 cm szerokości. Wnoszę o pozostawienie istniejącego ograniczenia prędkości na jezdni do 90 km/h.</p> <p>Pozostałe warianty są niedopuszczalne ze względów finansowych, technicznych oraz bezpieczeństwa powszechnego jak również ochrony przyrody.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Wiadomym faktem jest, iż ścieżki rowerowe dla są wszystkich użytkowników, tj. dorośli, dzieci, seniorzy, osoby na wózkach inwalidzkich. W związku z tym powinny być wykonane z nawierzchni utwardzonej. Wykonanie takich prac w wariantach 2, 3, 4, 5 na terenie Puszczy Białowieskiej będzie skutkowało bardzo dużą ingerencją w ekosystemy przyrodnicze puszczy. Po za tym przy wykonaniu ścieżki rowerowej musimy brać pod uwagę aspekty bezpieczeństwa użytkowników teje ścieżki. W nagłych przypadkach służby ratownicze powinny mieć swobodny i szybki dojazd do poszkodowanych, co wyklucza warianty 2, 3, 4, 5 ścieżki.</p> <p>Wariant W1 wzdłuż drogi wojewódzkiej z drenażem francuskim jest najbardziej pożądanym pod względem finansowym, technicznym, prawnym jak i z ogromnym uwzględnieniem ochrony lasów Puszczy Białowieskiej. Moja propozycja finansowo i technicznie jest uzasadniona faktem, iż przy wykonywaniu robót wzdłuż drogi wojewódzkiej Inwestor jak i Wykonawca technicznie i bezproblemowo - bez ingerencji w siedliska przyrodnicze - mogą zrealizować inwestycję. Pod względem prawnym wykonanie ścieżki rowerowej w istniejącej drodze wojewódzkiej będzie oznaczało szybsze uzyskanie decyzji, pozwoleń i uzgodnień prawnych na realizację inwestycji, jak również jej późniejsze utrzymanie (sprzątnięcie, odśnieżanie, itp.). Przy mojej propozycji, w przypadku nagłego zdarzenia służby ratownicze będą mogły szybko zareagować.</p> <p>Dodatkowo należy zauważyć, iż działka geodezyjna będąca pasem drogowym drogi wojewódzkiej posiada szerokość od 15 metrów do 16 metrów na całej długości do Hajnówki do Białowieży, z czego obecnie teren zajęty pod jezdnię asfaltową wynosi 5 metrów. W sumie po dwóch stronach jezdni pozostaje 10 metrów szerokości pobocza. Tak więc, wykonanie ścieżki rowerowej w pasie drogowym drogi wojewódzkiej nie będzie naruszać terenów cennych przyrodniczo.</p> <p>Dużą zaletą ścieżki rowerowej przy drodze wojewódzkiej jest możliwość podróżowania jednośladem przy Rezerwacie Krajobrazowym Władysława Szafera. Faktem jest, że już istnieje infrastruktura dla podróżujących jednośladem, miejsce parkingowe w mieście Hajnówka przy skrzyżowaniu z ulicą Celną, gdzie można zostawić auto i przesiąść się na rower, jak również Centrum Turystyki i Promocji "Kraina Żubra", gdzie można zrobić przerwę i odpoczynek w podróży. Po trasie wariantu W1 znajduje się także Rezerwat Pokazowy Żubrów.</p> <p>Wariant W1 wzdłuż drogi wojewódzkiej z drenażem francuskim jest rozwiązaniem najmniej ingerującym w ekosystemy Puszczy Białowieskiej.</p>
51	PROSZĘ O REALIZACJĘ ŚCIEŻKI Vg. WARIANTU Nr 1 WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ
52	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
53	Popieram wariant A1.
54	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
55	Proszę o realizację ścieżek wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
56	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej

57	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
58	Niniejszym wyrażam pełne poparcie dla realizacji budowy ścieżki rowerowej na trasie Hajnówka - Białowieża w wariantcie A1. Uważam, że jest to rozwiązanie najbardziej korzystne, które zapewni bezpieczeństwo użytkowników, oddzieli ruch rowerowy od samochodowego oraz uwzględni unikatowy charakter przyrodniczy Puszczy Białowieskiej. Podkreślam, że wariant A1 jest popierany przez Nadleśnictwa.
59	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr. 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
60	Proszę o realizację ścieżki wg. wariantu nr 1. wzdłuż drogi wojewódzkiej
61	PROSZĘ O REALIZACJĘ ŚCIEŻKI WG WARIANTU NR1 WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ
62	Popieram wariant A1 z wyłączeniem prędkości 50km/h.
63	Popieram wariant A1 z wyłączeniem ograniczenia prędkości do 50
64	PROSZĘ O REALIZACJĘ ŚCIEŻKI WG WARIANTU NR 1 WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ
65	Popieram budowę drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka - Białowieża, w wariantcie A1, z wyłączeniem ograniczenia prędkości do 50 km/h
66	Proszę, o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
67	PROSZĘ O REALIZACJĘ ŚCIEŻKI WG WARIANTU NR 1 WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ
68	realizację ścieki. wg wariantu 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
69	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej

70	Proszę o realizację ścieżki według wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
71	<p>Dotyczy: Konsultacji społecznych w sprawie „Opracowanie koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża”.</p> <p>W nawiązaniu do prowadzonych konsultacji społecznych w sprawie „Opracowania koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża” Zarząd Dróg Powiatowych w Hajnówce jako zarządzający pasem drogowym drogi powiatowej Nr 1651B na odcinku Budy – Białowieża informuje, przesyła opinię w sprawie zajętego stanowiska.</p> <p>W załączeniu:</p> <p>1. Formularz konsultacji społecznych z opinią Zarządu Dróg Powiatowych w Hajnówce <i>(komentarz sprawdzającego: załączeniu podlegają wnioski zaznaczone kolorem jasno niebieskim)</i></p>
72	<p>Zarząd Dróg Powiatowych w Hajnówce rekomenduje realizację drogi rowerowej wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej Nr 689 na odcinku Hajnówka – Białowieża (bez wskazania na tym etapie rozwiązań technicznych szczegółowego przebiegu przy zachowaniu warunków technicznych z maksymalną minimalizacją strat w przyrodzie).</p> <p>Przebieg drogi wg wariantu nr 4 w sąsiedztwie drogi powiatowej Nr 1651B (z wydzieleniem działek pod drogę rowerową wzdłuż działek stanowiących pas drogowy drogi powiatowej 1651B) w przedstawionych założeniach w ocenie Zarządu nie ma możliwości realizacji. Projektowany wariant zakłada lokalizację projektowanej drogi dla rowerów poza istniejącym pasem drogowym w odsunięciu od jezdni.</p> <p>Przy takich założeniach wykonanie pasa dzielącego ok. szer. do 3,0 m; konstrukcję ścieżki z nawierzchnią ok. 2,5m, pobocza min. szer. 0,75m oraz urządzeń odwadniających rowów należy zabezpieczyć teren o min szer. ok 8,0 m. Co skutkuje podziałami działek oraz wykupem przyległych do pasa drogowego gruntów praktycznie na całej długości. Dodatkowo niewielka szerokość pasa drogowego w terenie zabudowanym oraz bliska linia zabudowy nie daje możliwości wywłaszczenia bez ingerencji w sąsiadujące zabudowania. Lokalizacja urządzeń doziemnych na całym odcinku przy budowie ścieżki rowerowej będzie stanowiła w wielu miejscach kolizje, co będzie skutkowało wykonaniem przebudowy tych urządzeń.</p> <p>Dodatkowo w trakcie oględzin przedmiotowego odcinka, w terenie zalesionym dokonano na długości 100 m szacunkowego obliczenia drzew niezbędnych do wycinki pod ścieżkę. Pomiarów dokonano w ośmiu losowo wybranych punktach trasy po obu stronach drogi. Średni szacunkowy wynik to ok. 66 szt./100 mb. Przy takim założeniu na długości terenu leśnego (ok 9500 m) należałoby wyciąć ok 6270 szt. drzew. Drzewa do wycinki rosną poza pasem drogowym na działkach przyległych do pasa drogowego niezbędnych do wykupu pod realizację budowy ścieżki rowerowej.</p> <p>Ocena wizualna warunków gruntowych na terenach przyległych do granicy pasa drogowego wskazuje, że są to tereny bagienne i posadowienie obiektów budowlanych w takim terenie będzie stanowiło dodatkowe koszty. W ciągu drogi na rzece Krynica znajduje się most na którym szerokość korony drogi wynosi ok 5,50 m co dyskwalifikuje wykonanie ścieżki. W przypadku budowy ścieżki rowerowej nad rzeką Krynica należy przebudować obiekt mostowy.</p> <p>Wykonanie drogi rowerowej w proponowanym przebiegu w sąsiedztwie DP Nr 1651B będzie stanowiło przedsięwzięcie o większych nakładach niż w proponowanej lokalizacji wzdłuż DW Nr 689. Dłuższy odcinek automatycznie spowoduje większe straty w środowisku naturalnym, ingerencję w własności prywatne przy pozyskaniu gruntów i wykonaniu wycinki drzew kolidujących z inwestycją.</p>
73	Wariant I. Droga wojewódzka – HAJNÓWKA - BIAŁOWIEŻA
74	Wariat 1 Droga wojewódzka Hajnówka - Białowieża
75	Wariant I Droga wojewódzka HAJNÓWKA – BIAŁOWIEŻA
76	Wariant 1 Droga wojew. Hajnówka Białowieża

77	<p>Dzień dobry.</p> <p>W załączniku przesyłam wypełniony formularz.</p> <p>Konsultacje Społeczne. Droga Dla Rowerów Hajnówka-Białowieża.</p> <p>Moim zdaniem ma sens tylko opcja przebiegająca przez wsie Budy, Teremiski i Pogorzelce.</p> <p>Pozdrawiam - turysta rowerowy, stały bywalec Trójwsi, Puszczy Białowieskiej i okolic.</p>
78	<p>Zdecydowanie sprzeciwiam się planowanej budowie drogi rowerowej na terenie parku narodowego. Obszary parków narodowych powinny być przede wszystkim miejscem ochrony przyrody, a nie przestrzenią dla nowych inwestycji infrastrukturalnych ingerujących w naturalny krajobraz. Budowa utwardzonej drogi rowerowej oznaczałaby znaczną ingerencję w walory przyrodnicze tego miejsca – konieczność prac ziemnych, przekształcenie terenu, zwiększenie presji turystycznej oraz potencjalne zakłócenie siedlisk zwierząt i roślin. Trudno pogodzić tego typu inwestycję z podstawowym celem istnienia parku narodowego, jakim jest zachowanie przyrody w możliwie nienaruszonym stanie. Dodatkowo w okolicy już istnieją alternatywne trasy leśne i drogi gruntowe, które umożliwiają uprawianie turystyki rowerowej bez potrzeby budowy nowej infrastruktury w najbardziej cennych przyrodniczo obszarach. Wydaje się więc, że planowana inwestycja jest nie tylko szkodliwa dla przyrody, ale również zbędna. Z tych powodów apeluję o rezygnację z realizacji tego projektu i pozostawienie tego obszaru w jego naturalnym stanie.</p>
79	<p>SPRZECIWIAM SIĘ WARIANTOWI 1a JAKO OPCJI NAJBARDZIEJ SZKODLIWEJ DLA PRZYRODY PUSZCZY BIAŁOWIESKIEJ! APELUJE O DALSZE PROCEDOWANIE Z WARIANTAMI 4. LUB 5. CZYLI BUDOWA PO ISTNIEJĄCYCH DROGACH LEŚNYCH LUB OBSZARACH NIEZALESIONYCH</p>
80	<p>Przejrzałam wszystkie warianty propozycji drogi rowerowej na odcinku - Białowieża Hajnówka. Często jeżdżę rowerem po tym szlaku rowerowym. Najlepszym jest wariant 5. Gdzie można zmodyfikować drogę przy szlaku kolejowym bez dużych nakładów finansowych i dużej ingerencji w naturę Puszczy Białowieskiej</p>
81	<p>Szanowni Państwo, jak wprawdzie okazjonalny rowerzysta, ale jednak, wnioskuję o: 1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p> <p>Dodam, że jazda rowerem wzdłuż ruchliwej drogi to żaden relaks ani przyjemność ze względu na hałas, zanieczyszczenie i minimalizację walorów przyrodniczych. Ścieżka rowerowa nie ma na celu łączenia dwóch miejsc na mapie po najkrótszej linii, ale ma służyć możliwości obcowania z przyrodą a jednocześnie dać komfort łatwiejszego i bezpiecznego poruszania się na rowerze w danej okolicy. Niszczenie jakichkolwiek elementów środowiska przyrodniczego nie może być usprawiedliwiane inwestycją drogową – a już szczególnie tutaj i w takim przypadku, gdy istnieją alternatywne rozwiązania.</p>
82	<p>Wariant I</p> <p>Droga wojewódzka Hajnówka Białowieża</p>
83	<p>Realizacja ścieżki według wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej</p>
84	<p>Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.</p>
85	<p>Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej</p>
86	<p>Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej</p>
87	<p>Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr.1. wzdłuż drogi wojewódzkiej</p>

88	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
89	Proszę o realizację ścieżki wg. wariantu nr. 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
90	Proszę o realizację ścieżki wg numeru nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
91	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
92	PROSZĘ O REALIZACJĘ ŚCIEŻKI WG. WARIANTU NR 1. WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ
93	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
94	Proszę o realizację ścieżki rowerowej wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
95	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
96	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
97	Proszę o realizację ścieżki według wariantu nr. 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
98	Proszę o realizację ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej - wg. wariantu Nr 1.
99	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
100	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
101	Proszę o realizację ścieżki według wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
102	PROSZĘ O REALIZACJĘ ŚCIEŻKI WG WARIANTU NR 1 WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ
103	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.

104	PROSZĘ O REALIZACJĘ ŚCIEŻKI WG. WARIANTU NR 1 - WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ
105	PROSZĘ O REALIZACJĘ ŚCIEŻKI WG WARIANTU NR.1 WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ
106	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
107	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr.1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
108	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu Nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
109	Realizacja ścieżki według wniosku Nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
110	Wnioskuje o realizację ścieżki rowerowej wg wariantu nr 1 tj. wzdłuż drogi wojewódzkiej,
111	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
112	Realizacja ścieżki według wariantu Nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
113	Proszę o realizację ścieżki w/g wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
114	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
115	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
116	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr.1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
117	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej

118	<p>Jestem aktywną uczestniczką wypraw rowerowych po różnych drogach Puszczy Białowieskiej. W imieniu własnym i jako praktyczny użytkownik tej infrastruktury wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża według wariantu W5 (przy linii kolejowej nr 52)</p> <p>W mojej ocenie wariant W5 to rozwiązanie, które najlepiej odpowiada potrzebom zarówno mieszkańców jak i turystów odwiedzających nasz region. Zapewni bezpośrednie, logiczne, bezpieczne i komfortowe połączenie między gminami Hajnówka – Białowieża.</p> <p>Droga przy linii kolejowej 52 pozwoli na odseparowanie od ruchu samochodowego.</p> <p>Wybór istniejącego pasma przy torach nie wymaga masowych wycinek, co ogranicza potencjalne straty drzewostanu zmniejsza długofalowe skutki hydrologiczne i erozję gleby.</p>
119	<p>Jako aktywny rowerzysta oraz współorganizator rajdów rowerowych po puszczy Białowieskiej w imieniu własnym wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów (DDR) na odcinku Hajnówka-Białowieża przy linii kolejowej nr. 52 według wariantu W5. Będąc uczestnikiem (nieczytelne) grupy Rowerow Puszcza Białowieska znam realne potrzeby rowerzystów. W mojej ocenie wariant W5 to rozwiązanie najbardziej bezpieczne i komfortowe. Droga zaprojektowana przy linii nr. 52 pozwoli na odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego</p>
120	<p>Zgłaszam zdecydowany sprzeciw wobec realizacji wariantu 1A, preferowanego przez inwestora, który zakłada poprowadzenie inwestycji w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr 698 i wiąże się z istotną ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera oraz obszar Puszczy Białowieskiej.</p> <p>Wariant 1A jest rozwiązaniem najbardziej szkodliwym przyrodniczo, prowadzącym do masowej wycinki drzew (w tym drzew o wymiarach pomnikowych) oraz trwałej fragmentacji siedlisk gatunków chronionych i rzadkich w skali europejskiej.</p> <p>Wnoszę o rzeczywiste i równoprawne procedowanie wariantów alternatywnych, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wariantu 4 (przez Tryb Hajnowski), • wariantu 5, który dzięki wykorzystaniu istniejących, niezalesionych korytarzy infrastrukturalnych (linia energetyczna, linia kolejowa) w największym stopniu ogranicza konieczność wycinki drzew i ingerencję w cenne przyrod
121	<p>Proszę o odrzucenie wariantu A1.</p> <p>W razie wyboru wariantów 4 lub 5 proszę o wykonanie pełnej ekspertyzy oddziaływania na środowisko.</p>
122	<p>Zgłaszam zdecydowany sprzeciw wobec realizacji wariantu 1A, preferowanego przez inwestora, który zakłada poprowadzenie inwestycji w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr 698 i wiąże się z istotną ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera oraz obszar Puszczy Białowieskiej.</p> <p>Wariant 1A jest rozwiązaniem najbardziej szkodliwym przyrodniczo, prowadzącym do masowej wycinki drzew (w tym drzew o wymiarach pomnikowych) oraz trwałej fragmentacji siedlisk gatunków chronionych i rzadkich w skali europejskiej.</p> <p>Wnioskuje o rzeczywiste i równoprawne procedowanie wariantów alternatywnych, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wariantu 4 (przez Tryb Hajnowski), • wariantu 5, który dzięki wykorzystaniu istniejących, niezaleconych korytarzy infrastrukturalnych (linia energetyczna, linia kolejowa) w największym stopniu ogranicza konieczność wycinki drzew i ingerencję w cenne przyrodniczo obszary. <p>Żądam przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ) dla wariantów branych pod uwagę, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu inwestycji na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • obszary Natura 2000, • Obiekt Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”, • integralność i ciągłość siedlisk chronionych gatunków fauny i flory.
123	<ol style="list-style-type: none"> 1) Jestem za odrzuceniem wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2) Jestem za procedowaniem wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3) Jestem za przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
124	<p>Zgłaszam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i proszę o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5 jako najmniej ingerującymi w obszary chronione puszczy białowieskiej.</p>
125	<p>Zgłaszam sprzeciw.</p> <p>Wyrażam całkowity sprzeciw wobec budowy ścieżki rowerowej w wersji 1A, w sytuacji gdy są dostępne warianty - W4, lub W5 !</p>

126	Przeciwko budowy ścieżki rowerowej
127	Domagam się: 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
128	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
129	wnioskuje o realizację ścieżki rowerowej wg. wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
130	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
131	Wnoskuje o realizację ścieżki relacji Hajnówka - Białowieża. wg. wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej.
132	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
133	Wnioskuje o realizację ścieżki rowerowej relacji Hajnówka - Białowieża wg. wariantu nr. 1. wzdłuż drogi wojewódzkiej.
134	Proszę o realizację ścieżki wg wariantu nr1 wzdłuż drogi wojewódzkiej
135	wariant 1 z przy drodze wojewódzkiej

136	<p>Należałoby zadać sobie pytanie czy budowa typowej ścieżki rowerowej Hajnówka - Białowieża jest w ogóle potrzebna? Uważam, że nie. Moim zdaniem wystarczyłoby wybranie najkrótszego szlaku po drogach leśnych, łączącego Hajnówkę i Białowieżę i odpowiednie jego oznakowanie oraz ewentualnie wyrównanie nawierzchni w miejscach ubytków gruntu żwirem. Na terenie Puszczy powinniśmy unikać lokowania zbędnej infrastruktury. Puszcza Białowieża jest cenna ze względu na swoją dzikość, należy więc dążyć do tego aby jej nie traciła, a wręcz przywracała. Trzeba jasno powiedzieć, że ścieżka rowerowa nie będzie służyć mieszkańcom Białowieży do robienia zakupów w Hajnówce. Nie ma takiego zapotrzebowania. Będzie potrzebna, zarówno mieszkańcom regionu, jak i turystom do rekreacyjnych przejazdów po unikatowym, zbliżonym do naturalnego lesie. W tym świetle warianty W1 są nie do przyjęcia ze względu na straty przyrodnicze, które mogłyby spowodować, jak i niebezpieczeństwa oraz uciążliwości dla rowerzystów (m.in. spaliny emitowane przez samochody, hałas i zagrożenie kolizją w podwariantach W1A-ZDR i W1A-V50. Warianty W1 przebiegają w całości przez Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera, ustanowiony w 1921 r., a więc w tym samym czasie, gdy swój początek miał Białowieżski Park Narodowy. Taki przebieg ścieżki będzie się wiązał ze znaczącym oddziaływaniem na to cenne środowisko (zwłaszcza wycinka wielu drzew), nawet gdy zastosowane zostaną najnowocześniejsze technologie podczas budowy. Nie da się poprowadzić tej ścieżki bez ingerencji w obszar Rezerwatu i bez wycinki drzew. Trzeba dodać, że wiele starych drzew, a takich jest bardzo dużo na skraju pasa drogowego, zasiedlonych jest przez różne gatunki cennych porostów oraz rzadkie gatunki bezkręgowców, w tym gatunki „naturowe”. Konieczne należy zaznaczyć, że droga 689 jest bardzo wąska (7 m) i samochody ciężarowe podczas mijania się zjeżdżają na pobocze. Przy aktualnym obciążeniu ponad 2200 samochodów dziennie, w tym większość ciężarowych, to staje się nagminne. Lokalizacja ścieżki tuż obok ruchliwej drogi, poza względami bezpieczeństwa, jest też mało atrakcyjna dla rowerzystów, którzy chcieliby szukać na swojej trasie spokoju, ciszy (a nie warkotu samochodów), świeżego powietrza (a nie wdychania spalin) i mieć możliwość kontemplowania natury. Jest też niebezpieczeństwo łamania się drzew i konarów podczas burz i huraganów.</p> <p>Droga Hajnówka – Białowieża ma już wartość kulturową. Okap z konarów rosnących obok majestatycznych drzew, zamykający się nad jezdnią, tworzy swoisty i malowniczy tunel. Zlokalizowanie ścieżki rowerowej przy tej drodze otworzyłoby las, zmieniłoby krajobraz i poszerzyło zasięg oddziaływania na przyrodę.</p> <p>Droga Hajnówka – Białowieża jest już poważną barierą dla zwierząt. Zbudowanie na większości jej długości ścieżki rowerowej dodatkowo tę barierę poszerzy i uszczelni.</p> <p>Trzeba też pamiętać, że wzdłuż północnej strony drogi 689, w miejscu, gdzie planowany jest przebieg znacznego odcinka ścieżki rowerowej w wariantach W1, w ziemi położony jest kabel ziemny, dostarczający energię elektryczną do Białowieży. Gdyby wybrano do realizacji ten wariant należałoby wkopać nowy kabel obok ścieżki (gdzie?), gdyż zgodnie z wymogami technologicznymi i prawnymi musi być do niego dostęp. Ścieżka by to uniemożliwiła. Koszt takiej operacji to dodatkowe około 3 mln złotych.</p> <p>Proponowana trasa naruszać będzie siedliska naturalne oraz zagrazi szeregu gatunkom z list Dyrektywy Siedliskowej i Dyrektywy Ptasiej UE. Średni wiek drzewostanów w wydzieleniach, przez które planowana jest trasa ścieżki wynosi 143 lata (min. 31, max. 229).</p> <p>Gdyby konieczne stało się jednak wybranie jakiegoś rozwiązania spośród zaproponowanych, to najwięcej zalet mają warianty W2 i W5. Są bezpieczniejsze, gdyż biegną z dala od ruchliwej drogi 689. Są też bezpieczniejsze podczas silnych wiatrów, gdyż znaczna ich część przebiega po terenie półotwartym lub otwartym (szeroki bezleśny pas k. linii kolejowej), co zmniejsza ryzyko łamania lub przewracania drzew oraz strącania gałęzi na przejeżdżających podczas wietrznej pogody. Są również krótsze niż W3 i W4.</p> <p>Nie stwarzają istotnych zagrożeń dla przyrody, bowiem przebiegają po już istniejących drogach leśnych, liniach oddziałowych lub wzdłuż linii kolejowej. Prace przy budowie ścieżki rowerowej ograniczą się do wyrównania i utwardzenia nawierzchni, bez konieczności wycinania starych drzew. Nie mogą to być drogi asfaltowe lub podobne – to powinny być drogi gruntowe.</p> <p>Są atrakcyjniejsze krajobrazowo, bo oprócz wnętrza starego lasu pozwalają też rowerzystom obserwować krajobrazy półotwarte w szerokim pasie wzdłuż nieczynnej linii kolejowej, z interesującymi, kwitnącymi w sezonie roślinami zielnymi oraz żerującymi zwierzętami (ptaki, ssaki). Z uwagi na brak konieczności stosowania skomplikowanych technologii, wykonanie ścieżki będzie znacznie (kilkukrotnie) tańsze niż budowa w wariantach W1.</p> <p>Budowa i utrzymanie ścieżki w tych wariantach (przy odpowiednim zaprojektowaniu) będzie też korzystne dla gospodarzy lasu, gdyż pozwoli utrzymywać drożność szlaków, które mogą być drogami pożarowymi i sanitarnymi. Ścieżka w tych wariantach nie będzie stanowić dodatkowej bariery dla ssaków i innych zwierząt, gdyż nie wymaga budowy dodatkowych urządzeń antropogenicznych (np. barierek). Dzięki czemu nie będzie szpecić krajobrazu.</p> <p>Warianty te umożliwią też obejrzenie atrakcji, które są po północnej stronie drogi 689 poprzez dojazd trasami łącznikowymi: Trybem Pacowskim do Rez. Pokazowego Żubrów, Droga Zwierzyniecką do Ośrodka Edukacyjnego w Zwierzyńcu. Enklawa Białowieża w Nieznanym Borze jest również łatwo dostępna z obydwu wariantów ścieżki rowerowej.</p> <p>Sugerowałbym rozważenie pewnej modyfikacji wariantu W2: po dojechaniu od Białowieży do Drogi Sinickiej poprowadzenie ścieżki tą drogą aż do linii kolejowej i dalej na zachód skrajem otwartego szerokiego pasa wzdłuż jej przebiegu aż do Czerlonki i dalej. Tak zmodyfikowana trasa pozwalałaby na sprawne obejrzenie Miejsca Mocy, byłaby ciekawsza (bardziej zróżnicowana przyrodniczo) i krótsza niż W5. Moim zdaniem byłby to najbardziej optymalny wariant przebiegu ścieżki rowerowej Białowieża – Hajnówka.</p>
-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY

1. Wprowadzenie

My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.

2. Poparcie dla wariantu

Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.

3. Uzasadnienie stanowiska

3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji

Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych.

Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.

3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej.

Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.

3.3. Bezpieczeństwo ruchu

Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.

4. Wnioski mieszkańców

1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego.

2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką.

3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.

STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY

1. Wprowadzenie

My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.

2. Poparcie dla wariantu

Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.

3. Uzasadnienie stanowiska

3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji

Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych.

Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.

3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej.

Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.

3.3. Bezpieczeństwo ruchu

Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.

4. Wnioski mieszkańców

1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego.

2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką.

3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.

139

STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY

1. Wprowadzenie

My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.

2. Poparcie dla wariantu

Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.

3. Uzasadnienie stanowiska

3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji

Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych.

Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.

3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej.

Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.

3.3. Bezpieczeństwo ruchu

Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.

4. Wnioski mieszkańców

1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego.

2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką.

3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.

140

STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY

1. Wprowadzenie

My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.

2. Poparcie dla wariantu

Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.

3. Uzasadnienie stanowiska

3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji

Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych.

Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.

3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej.

Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.

3.3. Bezpieczeństwo ruchu

Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.

4. Wnioski mieszkańców

1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego.

2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką.

3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.

141

STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY

1. Wprowadzenie

My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.

2. Poparcie dla wariantu

Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.

3. Uzasadnienie stanowiska

3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji

Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych.

Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.

3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej.

Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.

3.3. Bezpieczeństwo ruchu

Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.

4. Wnioski mieszkańców

1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego.

2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką.

3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.

STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY

1. Wprowadzenie

My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.

2. Poparcie dla wariantu

Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.

3. Uzasadnienie stanowiska

3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji

Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych.

Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.

3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej.

Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.

3.3. Bezpieczeństwo ruchu

Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.

4. Wnioski mieszkańców

1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego.

2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką.

3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.

143

STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY

1. Wprowadzenie

My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.

2. Poparcie dla wariantu

Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.

3. Uzasadnienie stanowiska

3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji

Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych.

Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.

3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej.

Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.

3.3. Bezpieczeństwo ruchu

Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.

4. Wnioski mieszkańców

1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego.

2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką.

3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.

STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY

1. Wprowadzenie

My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.

2. Poparcie dla wariantu

Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.

3. Uzasadnienie stanowiska

3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji

Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych.

Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.

3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej.

Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.

3.3. Bezpieczeństwo ruchu

Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.

4. Wnioski mieszkańców

1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego.

2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką.

3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.

145

STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY

1. Wprowadzenie

My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.

2. Poparcie dla wariantu

Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.

3. Uzasadnienie stanowiska

3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji

Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych.

Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.

3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej.

Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.

3.3. Bezpieczeństwo ruchu

Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.

4. Wnioski mieszkańców

1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego.

2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką.

3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.

146

STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY

1. Wprowadzenie

My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.

2. Poparcie dla wariantu

Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.

3. Uzasadnienie stanowiska

3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji

Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych.

Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.

3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej.

Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.

3.3. Bezpieczeństwo ruchu

Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.

4. Wnioski mieszkańców

1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego.

2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką.

3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.

147

STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY

1. Wprowadzenie

My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.

2. Poparcie dla wariantu

Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.

3. Uzasadnienie stanowiska

3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji

Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych.

Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.

3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej.

Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.

3.3. Bezpieczeństwo ruchu

Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.

4. Wnioski mieszkańców

1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego.

2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką.

3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.

148

STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY

1. Wprowadzenie

My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.

2. Poparcie dla wariantu

Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.

3. Uzasadnienie stanowiska

3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji

Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych.

Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.

3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej.

Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.

3.3. Bezpieczeństwo ruchu

Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.

4. Wnioski mieszkańców

1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego.

2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką.

3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.

149

STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY

1. Wprowadzenie

My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.

2. Poparcie dla wariantu

Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.

3. Uzasadnienie stanowiska

3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji

Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych.

Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.

3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej.

Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.

3.3. Bezpieczeństwo ruchu

Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników.

Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.

4. Wnioski mieszkańców

1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego.

2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką.

3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.

150	<p>STANOWISKO MIESZKAŃCÓW WSI BUDY</p> <p>1. Wprowadzenie My, niżej podpisani mieszkańcy wsi Budy, po zapoznaniu się z dokumentacją przedstawioną w ramach konsultacji społecznych oraz po przeprowadzeniu zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r., przedstawiamy niniejsze stanowisko. Stanowisko zostało wypracowane i przyjęte podczas zebrania mieszkańców w dniu 01.03.2026 r.</p> <p>2. Poparcie dla wariantu Mieszkańcy wsi Budy popierają realizację wariantu W1A – ZDR jako rozwiązania optymalnego spośród przedstawionych wariantów. Wariant W1A – ZDR o długości ok. 17 167 m przebiega po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr DW689, z lokalizacją drogi dla rowerów w odległości ok. 3,00 m od krawędzi jezdni, za istniejącym/projektowanym rowem drogowym.</p> <p>3. Uzasadnienie stanowiska</p> <p>3.1. Funkcja komunikacyjna i turystyczna inwestycji Projektowana droga dla rowerów ma dla mieszkańców wsi Budy istotne znaczenie komunikacyjne i życiowe. Nie wszyscy mieszkańcy posiadają samochody, a rower stanowi dla części osób podstawowy środek transportu. Istniejące połączenie autobusowe nie zawsze odpowiada indywidualnym potrzebom czasowym mieszkańców. Budowa bezpiecznej drogi dla rowerów zwiększy dostępność Hajnówki jako ośrodka administracyjnego, handlowego i medycznego oraz poprawi mobilność mieszkańców niezmotoryzowanych. Jednocześnie planowana trasa ułatwi przemieszczanie się turystom, ponieważ wzdłuż drogi wojewódzkiej nr DW689 oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane są istotne atrakcje turystyczne. Bezpieczny i czytelny ciąg rowerowy zwiększy dostępność tych miejsc i przyczyni się do uporządkowania ruchu rowerowego.</p> <p>3.2. Racjonalne wykorzystanie istniejącego korytarza komunikacyjnego Wariant W1A – ZDR wykorzystuje istniejący pas drogowy drogi wojewódzkiej DW689, prowadząc drogę dla rowerów w bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury komunikacyjnej. Takie usytuowanie trasy ogranicza konieczność wyznaczania nowego korytarza komunikacyjnego na terenach leśnych oraz pozwala skoncentrować inwestycję w obrębie już zagospodarowanej przestrzeni drogowej.</p> <p>3.3. Bezpieczeństwo ruchu Wariant W1A – ZDR zakłada oddzielenie drogi dla rowerów od jezdni oraz jej usytuowanie za rowem drogowym, co zwiększa poziom bezpieczeństwa użytkowników. Wariant W1A – V50 wiąże się z koniecznością wprowadzenia ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku drogi wojewódzkiej nr DW689 pomiędzy Białowieżą a Hajnówką, co stanowiłoby istotne utrudnienie w codziennym funkcjonowaniu mieszkańców korzystających z tej trasy.</p> <p>4. Wnioski mieszkańców</p> <p>1. Przyjęcie wariantu W1A – ZDR do dalszego etapu opracowania jako rozwiązania docelowego. 2. Postulujemy zachowanie charakteru drogi wojewódzkiej DW689 jako sprawnego połączenia regionalnego, bez wprowadzania ograniczenia prędkości do 50 km/h na odcinku pomiędzy Białowieżą a Hajnówką. 3. Zaprojektowanie drogi dla rowerów jako odrębnego, wyraźnie wydzielonego ciągu komunikacyjnego.</p>
151	<p>Wnioskuje o budowę „Drogi dla rowerów” w ciągu drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka - Białowieża. Moim zdaniem wspomniana droga winna mieścić się w istniejącym pasie drogowym. Byłaby to droga najmniej ingerująca w przyrodę. Droga ta ma służyć przede wszystkim do szybkiego i bezpiecznego przemieszczania się głównie turystów rowerowych, którzy założyli przede wszystkim zwiedzenie obiektów Białowieskiego Parku Narodowego - najstarszego Parku w Polsce, którego początki sięgają 1921 roku wpisanego na listę rezerwatów biosfery (1977r) a w 1979r na listę światowego Dziedzictwa UNESCO. Turyści, którzy planują dłuższy pobyt w regionie Puszczy Białowieskiej mają do wyboru około 250 kilometrów znakowanych szlaków (wytyczonych m.in. przeze mnie), które prowadzą w najciekawsze miejsca pod względem przyrodniczym i kulturowym. Jestem wieloletnim organizatorem turystyki. Pragnę, by zagospodarowanie turystyczne było zgodne z ochroną przyrody a jednocześnie przyjazne dla turystów.</p>
152	<p>Po zapoznaniu się z informacjami oraz celami dotyczącymi budowy drogi rowerowej na odcinku Hajnówka-Białowieża popieram koncepcję budowy powyższej drogi w formie ścieżki biegnącej wzdłuż szosy Hajnówka - Białowieża z uwzględnieniem rozwiązań, które w możliwie najmniejszym stopniu naruszyłyby drzewostan parku Szafera rosnący po obu stronach szosy, a zarazem tworzyłyby bezpieczne warunki dla osób poruszających się po drodze rowerowej.</p>
153	<p>Po zapoznaniu się z aktualnymi informacjami nt. budowy ścieżki rowerowej / drogi rowerowej na odcinku Hajnówka - Białowieża, biorąc pod uwagę cele jakie powinna wypełniać powyższa droga uważam, iż wariantem najbardziej odpowiadającym ich spełnieniu jest wariant ze ścieżką wytyczoną przy szosie Hajnówka - Białowieża, z rozwiązaniami, które w możliwie najmniejszym stopniu naruszyłyby istniejący drzewostan, a jednocześnie zapewniały bezpieczny osobom poruszającym się po ścieżce rowerowej.</p>
154	<p>Wybieram wariant 1.</p>
155	<p>Wybieram wariant 1.</p>
156	<p>Moim zdaniem najwłaściwszym wariantem dla drogi rowerowej jest wariant nr I biegnący wzdłuż drogi wojewódzkiej Białowieża - Hajnówka</p>

157	Uważam, że droga dla rowerów powinna mieć przebieg zgodny z wariantem I (wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża).
158	Uważam, że droga dla rowerów na odcinku Hajnówka - Białowieża powinna przebiegać według wariantu I - wzdłuż drogi wojewódzkiej.
159	Uważam, że droga dla rowerów na odcinku Hajnówka - Białowieża powinna przebiegać wg wariantu I - wzdłuż drogi wojewódzkiej.
160	Uważam, że droga dla rowerów na odcinku Hajnówka - Białowieża powinna przebiegać według wariantu I wzdłuż drogi wojewódzkiej.
161	Uważam, że droga dla rowerów na odcinku Hajnówka-Białowieża powinna przebiegać wg wariantu I - wzdłuż drogi wojewódzkiej.
162	UWAŻAM, ŻE DROGA DLA ROWERÓW NA ODCINKU HAJNÓWKA - BIAŁOWIEŻA POWINNA PRZEBIEGAĆ WG. WARIANTU I - WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ.
163	W mojej opinii ścieżka rowerowa powinna przebiegać zgodnie z wariantem I - wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża
164	Moim zdaniem ścieżka rowerowa powinna przebiegać według wariantu I wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża.
165	Najlepszym rozwiązaniem jest wariant I - wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża.
166	Uważam, że najlepszym rozwiązaniem będzie wariant I wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża.
167	Popieram budowę ścieżki rowerowej na trasie Białowieża - Hajnówka WARIANT: 1A-V50
168	Popieram wariant budowy ścieżki rowerowej 1A-V50 Białowieża - Hajnówka
169	Proponuję i popieram wariant 1A-V50.
170	Popieram wariant budowy ścieżki rowerowej Białowieża - Hajnówka 1A-V50
171	Popieram wariant budowy ścieżki rowerowej Białowieża - Hajnówka 1A-V50

172	Popieram wariant budowy ścieżki rowerowej Białowieża - Hajnówka 1A - V50
173	Popieram wariant budowy ścieżki rowerowej Białowieża - Hajnówka 1A-V50
174	Popieram wariant budowy ścieżki rowerowej Białowieża - Hajnówkę 1A-V50
175	Proponuję i popieram wariant 1A-V50
176	Popieram budowę ścieżki rowerowej Białowieża - Hajnówka wariant 1A-V50
177	Popieram budowę ścieżki rowerowej Białowieża-Hajnówka wariant 1A-V50.
178	Popieram budowę ścieżki rowerowej Białowieża-Hajnówka wariant 1A-V50
179	POPIERAM BUDOWĘ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ BIAŁOWIEŻA-HAJNÓWKA WARIANT 1A-V50
180	Popieram budowę ścieżki rowerowej Białowieże - Hajnówko wariant 1A-V50
181	POPIERAM BUDOWĘ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ BIAŁOWIEŻA-HAJNÓWKA WARIANT 1A-V50
182	Popieram budowę ścieżki rowerowej Białowieża - Hajnówka Wariant 1A - V50
183	POPIERMY BUDOWĘ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ BIAŁOWIEŻA-HAJNÓWKA WARIANT 1A-V50
184	Popieram budowę ścieżki rowerowej Białowieża - Hajnówka wariant 1A V50,
185	Popieram budowę ścieżki rowerowej Białowieża - Hajnówka wariant 1A+V50
186	Popieram wariant W1-V50 bez ograniczenia prędkości do 50/pooh. Chcę aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 689

187	Popieram wariant W1-V50 bez ograniczenia prędkości do 50/godz. Chcę aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 689
188	Wariant nr.-1 przy szosie wojewódzkiej.
189	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50 km/godz. Chcę aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 689.
190	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50/godzinę. Chcę aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 689.
191	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50/godzin. Chcę, aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 689.
192	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50 km/godz. Chcę aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi woj. DW 689 - Hajnówka - Białowieża.
193	Wariant 1 Przy szosie wojewódzkiej
194	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50/godzinę. Chcę, aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 689.
195	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50/godzinę. Chcę, aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 689.
196	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50/godzinę. Chcę, aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 689.
197	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenie prędkości do 50/godziny. Chcę aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW689 Hajnówka-Białowieża.
198	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50/godziny. Chcę aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 689.
199	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50/godzinę. Chcę aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 689

200	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50/godz. Chcę aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 689
201	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenie prędkości do 50/godh. Chcę aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW689
202	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50/godzinę. Chcę aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW689
203	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50/godz. Chcę aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW 689
204	Popieram wariant W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50/godz Chcę aby ścieżka rowerowa powstała wzdłuż drogi wojewódzkiej DW689
205	wariant 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej Białowieża - Hajnówka
206	Wariant nr 1 - przy szosie wojewódzkiej
207	Wariant nr 1 przy szosie wojewódzkiej.
208	Wariant nr 1 przy szosie wojewódzkiej.
209	Wariant nr 1 przy szosie wojewódzkiej.
210	Wariant nr 1 przy szosie wojewódzkiej.
211	wariant 1 - przy szosie wojewódzkiej
212	Popieram wariant Nr. 1 przy drodze wojewódzkiej.

213	Popieram wariant Nr. 1 przy drodze wojewódzkiej.
214	Wariant nr 1 - przy szosie wojewódzkiej
215	Wariant nr 1 - przy szosie wojewódzkiej
216	Wariant nr 1 - przy szosie wojewódzkiej
217	Wariant nr 1 - przy szosie wojewódzkiej
218	Wariant nr 1 przy szosie wojewódzkiej.
219	POPIERAM WARIANT NR 1 PRZY DRODZE WOJEWÓDZKIEJ 689.
220	Popieram wariant numer 1 przy drodze wojewódzkiej
221	Popieram wariant nr 1 przy drodze wojewódzkiej
222	Popieram wariant 1
223	wariant 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej Białowieża - Hajnówka

224	<p>W1A-V(50)</p> <p>jest propozycją ścieżki rowerowej komunikacyjną do zaakceptowania pod kilkoma warunkami. Ścieżka rowerowa ma prowadzić jak najbliżej krawężni jezdni oddzielona krawężnikiem zintegrowana z korpusem drogi wojewódzkiej DW 689</p> <p>Proponuję zmianę w zapisach W1A - V(50)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 - Przywrócić prędkość 80 km/godz z ograniczeniem na zakrętach 2 - Jeżeli ścieżka ma być zintegrowana z korpusem drogi - nie podwyższać ścieżki rowerowej w stosunku do drogi wojewódzkiej. 3 - Ograniczenie prędkości nie jest wskazane, ze względu na rowery które jeżdżą z dużą większą prędkością niż 50km/godz. <p>Moim zdaniem należałoby brać pod uwagę, opinię tylko mieszkańców a nie stowarzyszeń które w większości są aktywistami. Największy nasz problem mają mieszkańcy którzy mijają się z grupą rowerzystów z dziećmi, stwarzają oni wielkie zagrożenie.</p>
225	<p>Popieram wersję W1A-V50 przebiegu ścieżki rowerowej Hajnówka - Białowieża.</p> <p>Bez ograniczenia prędkości</p> <p>Uważam, że taki przebieg ścieżki zapewni dobry dojazd do atrakcji, jednocześnie zapewni bezpieczną jazdę dla rowerzystów,</p>
226	<p>POPIERAM WARIANT W1A-V(50) DOTYCZĄCY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ DROGI DW 689.</p> <p>PROPONUJĘ ZMIANY W ZAPISACH:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. PRZYWRÓCENIE PRĘDKOŚCI DO 80 KM/h 2. NIE PODWYŻSZAĆ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZGLĘDEM DROGI
227	<p>POPIERAM WARIANT W1A-V(50) DOTYCZĄCY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ DROGI DW 689.</p> <p>PROPONUJĘ ZMIANY W ZAPISACH:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 PRZYWRÓCENIE PRĘDKOŚCI DO 80 KM/h 2. NIE PODWYŻSZAĆ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZGLĘDEM DROGI

228	POPIERAM WARIANT W1A-V(50) DOTYCZĄCY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ DROGI DW 689. PROPONUJĘ ZMIANY W ZAPISACH: 1 PRZYWRÓCENIE PRĘDKOŚCI DO 80 KM/h 2. NIE PODWYŻSZAĆ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZGLĘDEM DROGI
229	POPIERAM WARIANT W1A-V(50) DOTYCZĄCY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ DROGI DW 689. PROPONUJĘ ZMIANY W ZAPISACH: 1 PRZYWRÓCENIE PRĘDKOŚCI DO 80 KM/h 2. NIE PODWYŻSZAĆ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZGLĘDEM DROGI
230	POPIERAM WARIANT W1A-V(50) DOTYCZĄCY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ DROGI DW 689. PROPONUJĘ ZMIANY W ZAPISACH: 1 PRZYWRÓCENIE PRĘDKOŚCI DO 80 KM/h 2. NIE PODWYŻSZAĆ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZGLĘDEM DROGI
231	POPIERAM WARIANT W1A-V(50) DOTYCZĄCY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ DROGI DW 689. PROPONUJĘ ZMIANY W ZAPISACH: 1 PRZYWRÓCENIE PRĘDKOŚCI DO 80 KM/h 2. NIE PODWYŻSZAĆ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZGLĘDEM DROGI
232	POPIERAM WARIANT W1A-V(50) DOTYCZĄCY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ DROGI DW 689. PROPONUJĘ ZMIANY W ZAPISACH: 1. PRZYWRÓCENIE PRĘDKOŚCI DO 80 KM/h 2. NIE PODWYŻSZAĆ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZGLĘDEM DROGI
233	POPIERAM WARIANT W1A-V(50) DOTYCZĄCY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ DROGI DW 689. PROPONUJĘ ZMIANY W ZAPISACH: 1. PRZYWRÓCENIE PRĘDKOŚCI DO 80 KM/h 2. NIE PODWYŻSZAĆ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZGLĘDEM DROGI

234	Popieram wariant W1A V(50), dotyczący ścieżki rowerowej wzdłuż drogi dojazdowej DW 689
235	Popieram wariant W1A-V(50) dotyczący ścieżki rowerowej wzdłuż drogi dojazdowej DW 689.
236	Popieram wariant W1A V(50) dotyczący ścieżki rowerowej wzdłuż drogi dojazdowej DW 689
237	Popieram wariant W1A. V(50) dotycząca ścieżki rowerowej wzdłuż drogi dojazdowej DW 689.
238	Popieram wariant N1A-V(50) Dotyczący ścieżki rowerowej wzdłuż drogi dojazdowej DW 689.
239	Popieram wariant N1A-V(50) dotyczący ścieżki rowerowej wzdłuż drogi dojazdowej DW 689
240	Popieram wariant N1A-V(50) dotyczący ścieżki rowerowej wzdłuż drogi dojazdowej DW 689.
241	Popieram wariant W1A-V(50) dotycząca ścieżki rowerowej wzdłuż drogi dojazdowej DW 689
242	Popieram wariant W1A-V(50) Dotyczące ścieżki rowerowej wzdłuż drogi dojazdowej DW 689 Proponuję zmiany w zapisach Przywrócenie prędkości do 80 Km/h. Nie podwyższać ścieżki rowerowej względem drogi
243	Popieram wariant 1A.
244	Popieram wariant 1 przy drodze wojewódzkiej Białowieża - Hajnówka.
245	Popieram wersję W1A-V50 przebiegu ścieżki rowerowej Hajnówka - Białowieża, czyli jej zbudowanie najbliżej szosy, jednak bez rowerów po obu stronach, bez ograniczenia prędkości na szosie do 50 km/godz. Ograniczenie prędkości nie ma sensu, ponieważ rowerzyści jeżdżą z prędkością ok. 80 km/godz. Uważam, że taki przebieg ścieżki zapewni dobry dojazd do atrakcji turystycznych (Rezerwat Żubrów, Zwierzyniec, Miejsce Mocy), a z drugiej strony nie będzie wymagał wycinki drzew w przyszłosowym Rezerwacie Krajobrazowym im. W. Szafera. Kopanie rowów odwadniających jest zbędne, ponieważ obecna szosa jest zbudowana na nasypie, rowów przy niej nie ma, a nigdy nie jest zalewana wodą.

246	<p>Popieram wersję W1A-V50 przebiegu ścieżki rowerowej Hajnówka - Białowieża, czyli jej zbudowanie najbliżej szosy, jednak bez rowów po obu stronach i bez ograniczenia prędkości na szosie do 50 km/godz.</p> <p>Uważam, że taki przebieg ścieżki zapewni dobry dojazd do atrakcji turystycznych (Rezerwat Żubrow, Zwierzyniec, Miejsce Mocy), a z drugiej strony nie będzie wymagał wycinki drzew w przyszłosowym Rezerwacie Krajobrazowym im. W. Szafera.</p> <p>Kopanie rowów odwadniających jest zbędne, ponieważ obecna szosa jest zbudowana na nasypie, rowów przy niej nie ma, a nigdy nie jest zalewana wodą.</p> <p>Ograniczenie prędkości na szosie do 50 km/godz. byłoby wielkim utrudnieniem życia mieszkańców.</p> <p>Ponadto jest to propozycja nielogiczna, bo obecnie rowerzyści jeżdżą szosą tuż przy pojazdach mijających ich z prędkością 80 km/godz.</p>
247	<p>Popieram wersję W1A-V50 przebiegu ścieżki rowerowej Hajnówka - Białowieża, czyli zbudowaną najbliżej szosy, jednak bez rowów po obu stronach i bez ograniczenia prędkości na szosie do 50 km/godz.</p> <p>Uważam, że taki przebieg ścieżki zapewni dobry dojazd do atrakcji turystycznych (Rezerwat Żubrow, Zwierzyniec, Miejsce Mocy), a z drugiej strony nie będzie wymagał wycinki drzew w przyszłosowym Rezerwacie Krajobrazowym im. W. Szafera.</p> <p>Ograniczenie prędkości na szosie do 50 km/godz. byłoby wielkim utrudnieniem życia mieszkańców. Ponadto jest to propozycja nielogiczna bo obecnie rowerzyści jeżdżą szosą tuż przy pojazdach mijających ich z prędkością 80 km/godz. samochody osobowe 60 km/godz samochody ciężarowe</p>
248	<p>Popieram wersję W1A-V50 przebiegu ścieżki rowerowej Hajnówka - Białowieża, czyli jej zbudowanie najbliżej szosy, jednak bez rowów po obu stronach i bez ograniczenia prędkości na szosie do 50 km/godz.</p> <p>Ograniczenie prędkości nie ma sensu, ponieważ rowerzyści jeżdżą z prędkością ok. 70/80 km/g. Uważam, że taki przebieg ścieżki zapewni dobry dojazd do atrakcji turystycznych (Rezerwat Żubrow, Zwierzyniec, Miejsce Mocy), a z drugiej strony nie będzie wymagał wycinki drzew w przyszłosowym Rezerwacie Krajobrazowym im. W. Szafera.</p> <p>Kopanie rowów odwadniających jest zbędne ponieważ obecna szosa jest zbudowana na nasypie, rowów przy niej nie ma, a nigdy nie jest zalewana wodą.</p>
249	<p>W1A - V(50) jest propozycją ścieżki rowerowej komunikacyjną, do zaakceptowania pod kilkoma warunkami.</p> <p>Ścieżka rowerowa ma prowadzić jak najbliżej krawędzi jezdni, zintegrowane z korpusem drogi wojewódzkiej DW 689.</p> <p>Propozycje zmian:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Przywrócić prędkość 80 km/godz. z ograniczeniami na zakrętach 2) Jeżeli ścieżka ma być zintegrowane z korpusem jezdni (drogi) - nie podwyższać ścieżki rowerowej w stosunku do drogi wojewódzkiej 3) Kopanie rowów odwadniających jest zbędne, ponieważ szosa jest zbudowane na nasypie, rowów przy niej nie ma, a nigdy nie była zalewana wodą.
250	<p>W1A - V (50) - jest propozycją ścieżki rowerowej komunikacyjnej do zaakceptowania pod kilkoma warunkami.</p> <p>Ścieżka ma prowadzić jak najbliżej krawędzi jezdni i zintegrowane z korpusem drogi wojewódzkiej DW 689</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Propozycje zmian w zapisach 80 km/godz z ograniczeniami na zakrętach 2. Jeżeli ścieżka ma być zintegrowane z korpusem drogi - nie podwyższać ścieżki rowerowej w stosunku do drogi wojewódzkiej 3. Ograniczenie prędkości nie jest wskazane ze względu na rowery, które jeżdżą z dużo większą prędkością niż 50 km/godz. 4. Dobrze byłoby żeby brać pod uwagę głosy mieszkańców, a nie aktywistów którzy nie mieszkają na naszym terenie bo my mieszkańcy borykamy się z wąską szosą i dużą ilością rowerzystów
251	<p>Popieram wersję W1A-V50 przebiegu ścieżki rowerowej Hajnówka - Białowieża, czyli jej zbudowanie najbliżej szosy jednak bez rowów po obu stronach i bez ograniczenia prędkości na szosie do 50 km/godz.</p> <p>Uważam że taki przebieg ścieżki zapewni dobry dojazd do atrakcji turystycznych (Rezerwat Żubrow, Zwierzyniec Miejsce Mocy), a z drugiej strony nie będzie wymagał wycinki drzew w przyszłosowym Rezerwacie Krajobrazowym im. W. Szafera.</p> <p>Kopanie rowów odwadniających jest zbędne, ponieważ obecna szosa jest zbudowana na nasypie, rowów przy niej nie ma, a nigdy nie jest zalewana wodą.</p> <p>Ograniczenie prędkości na szosie do 50 km/godz byłoby wielkim utrudnieniem życia mieszkańców. Ponadto jest to propozycja nielogiczna, bo obecnie rowerzyści jeżdżą szosą tuż przy pojazdach mijających ich z prędkością 80 km/godz.</p>
252	<p>Popieram wersję W1A-V50 przebiegu ścieżki rowerowej Hajnówka - Białowieża, czyli jej zbudowanie najbliżej istniejącej drogi 689, jednak bez rowów po obu stronach i bez ograniczania prędkości na szosie do 50/h.</p> <p>Uważam, że taki przebieg ścieżki zapewni dobry dojazd do atrakcji turystycznych jak Rezerwat Żubrow, Miejsce Mocy, a z drugiej strony nie będzie wymagał wycinki drzew w przyszłosowym Rezerwacie Krajobrazowym im. in W. Szafera.</p>
253	<p>Przy budowie ścieżki rowerowej popieram wersję W1A - V50. Jak najbliżej szosy, jednak bez rowów po obu stronach i bez ograniczenie prędkości do 50 km / godz.</p> <p>Uważam ten wariant ze najbardziej odpowiada, ponieważ nie będzie potrzeby wycinki drzew i zapewni dobry dojazd do atrakcji turystycznych Rezerwat pokazowy żubrow, Miejsce Mocy.</p> <p>Chcę zaznaczyć że nie ma tam grubych drzew, tylko same cienkie gałęzie, a jeżeli trafią się grubsze drzewa to myślę, że przy dobrych chęciach będzie można ominąć.</p> <p>Podejrzewam, że „Rowerowy B-stok” nie przejeżdżał tędy i nie zna trasy tylko słuchają P.Ślusarczyka. W lesie turystycznym ciężko jest przejechać samochodem gdy na obu stronach jadą rowery a bardzo często dzieci na małych rowerkach. Nie wyobrażam sobie jednak, żeby rodziny z dziećmi miały jechać okrężną drogą przez las aby dojechać do Rezerwatu</p>

254	Popieram wersję W1A-V50 przebiegu ścieżki rowerowej Hajnówka - Białowieża czyli jest zbudowanie najbliższej szosy, jednak bez rowów po obu stronach, i bez ograniczenie prędkości na szosie do 50 km/h. Ograniczenie prędkości na szosie tylko na zakrętach. Ograniczenie prędkości na szosie byłoby wielkim utrudnieniem życia mieszkańców, jest to nielogiczne. Obecnie rowerzyści jeżdżą szosą, gdzie pojazdy mijają się z prędkością 80 km/h. Przebieg ścieżki zapewni turystom wygodny i prosty dojazd do atrakcji turystycznych (Miejsce Mocy, Rezerwat pokazowy żubrów, Zwierzyniec) i nie będzie wymagał wycinki drzew w Rezerwacie Krajobrazowym Szafera. W razie jakiegoś wypadku to łatwo i szybko dojadą odpowiednie służby. Dzieci będą miały bezpieczną jazdę na rowerach. Moim zdaniem ta wersja ścieżki rowerowej jest przyjazna ludziom i przyrodzie
255	Popieram wariant I wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża.
256	Apeluję o: 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
257	Popieram wariant 1A.
258	Popieram wariant II projektu ścieżki rowerowej, Białowieża - Hajnówka
259	Popieram wariant nr 1 (1A)
260	POPIERAM WARIANT II
261	Popieram wariant I
262	wariant I wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka Białowieża
263	Wariant nr 1. przy szosie wojewódzkiej
264	Wariant nr 1 przy szosie wojewódzkiej
265	WARIANT I przy szosie wojewódzkiej
266	Wariant pierwszy przy drodze wojewódzkiej
267	Wariant I przy szosie wojewódzkiej

268	Wariant I przy szosie wojewódzkiej
269	Wariant pierwszy I przy drodze wojewódzkiej
270	wybieram wariant I, wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża
271	Popieram wykonanie trasy rowerowej przy drodze Hajnówka - Białowieża, wersja nr 1.
272	Wariant I wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża
273	WARIANT I WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ HAJNÓWKA - BIAŁOWIEŻA
274	WARIANT I WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ HAJNÓWKA - BIAŁOWIEŻA
275	WARIANT I WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ HAJNÓWKA - BIAŁOWIEŻA
276	WARIANT I WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ HAJNÓWKA - BIAŁOWIEŻA
277	wariant I wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża
278	Wariant I wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża
279	Wariant I wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża
280	wariant I wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża
281	Wariant 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej
282	Wariant I - wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża
283	Wariant 1 przy szosie wojewódzkiej

284	Wariant nr 1 przy szosie wojewódzkiej
285	Najbardziej optymalnym wariantem jest wariant WU1A wzdłuż istniejącej drogi wojewódzkiej. Jest to trasa najkrótsza, która umożliwia dostanie się do największych okolic Puszczy Białowieskiej. Dużym utrudnieniem jest przy tym wariacie ograniczenie prędkości do 50 km/h, ponieważ (dalsza część nieczytelna)
286	Moim najlepszym wariantem jest ścieżka rowerowa wybudowana przy drodze wojewódzkiej Białowieża - Hajnówka
287	Ścieżka rowerowa powinna powstać przy drodze wojewódzkiej Białowieża - Hajnówka Według mnie to najlepszy wariant
288	POPIERAM WARIANT W1A - V(50) DOTYCZĄCY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ DROGI DW 689. PROPONUJĘ ZMIANY W ZAPISACH: 1. PRZYWRÓCENIE PRĘDKOŚCI DO 80 km/h 2. NIE PODWYŻSZAĆ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZGLĘDEM DROGI
289	POPIERAM WARIANT W1A - V(50) DOTYCZĄCY ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZDŁUŻ DROGI DW689 PROPONUJĘ ZMIANY W ZAPISACH: 1. PRZYWRÓCENIE PRĘDKOŚCI DO 80 km/h 2. NIE PODWYŻSZAĆ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ WZGLĘDEM DROGI
290	Popieram wariant W1A - V(50) dotyczący ścieżki rowerowej wzdłuż drogi DW 689. Proponuję zmiany w zapisach: 1. Przywrócenie prędkości do 80 km/h 2. Nie podwyższać ścieżki rowerowej względem drogi.
291	Ścieżki rowerowe w wariacie W1A-V50

292	<p>ZGŁASZAM DO REALIZACJI WARIANT W1A-U50 BEZ OGRANICZANIA PRĘDKOŚCI!! (ZOSTAJE - JAK OBECNIE). JEDYNIE TEN WARIANT JEST DO PRZYJĘCIA BO CHODZI O TO, BY ROWERZYŚCI, NIE JECHALI SZOSĄ B-ża — Hajnówka, ale obok dla ich bezpieczeństwa. POZOSTAŁE WARIANTY (północny i południowy) I TAK SĄ DOSTĘPNE DLA ROWERÓW, BO zarówno LASY PAŃSTWOWE JAK I FIRMA DROGI PUBLICZNE TEGO NIE ZABRANIAJĄ!! (PATRZ GREEN VELO).</p>
293	<p>Po zapoznaniu się z propozycjami tras ścieżki rowerowej B-ża-Hajnówka uważam, że najlepszym wariantem jest ścieżka przy szosie woje- wódzkiej Hajnówka - Białowieża. Spełnia ona wszystkie kryteria i będzie bardzo uczęszczana, gdyż jest w pobliżu obiektów turystycznych.</p>
294	<p>Wariant I wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża</p>
295	<p>Wariant I - wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża</p>
296	<p>Popieram wariant W1-V bez ograniczeniu prędkości. wzdłuż drogi 689</p>
297	<p>Jako mieszkanka gminy Białowieża korzystająca z tras rowerowych na terenie gminy również z drogi Hajnówka-Białowieża [DW-689] chcę aby ścieżka-droga dla rowerów powstała wzdłuż drogi [DW-689]. Mimo, iż na terenie gminy (Puszczy Białowieskiej) jest dużo tras rowerowych - większość rowerzystów porusza się drogą 689 co stwarza zagrożenie. Optuję ze wariantem : W1A wzdłuż drogi DW689. bez ograniczenie 50</p>

298	<p>Popieram wariant W1A-V50. wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689 pod warunkiem nie ograniczania prędkości do 50 km/h to zmiana utrudni codzienne życie mieszkańcom gminy (podróże do pracy, sklepu, szpitala). Teraz narzucić korzystać z pasa drogi przy ograniczeniu do 80 km/h z budowa ścieżki zwiększy bezpieczeństwo i ograniczenie prędkości w tym przypadku jest bezsensowne. To właśnie w tym miejscu, przy obwodzie wojewódzkiej brakuje bezpiecznego przejazdu rowerowego.</p>
299	<p>Popieram wariant wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689 W1A-V50 proszę o nieograniczenie prędkości do 50 km/h utrudni to nam codzienne życie m.i dojazd do pracy. Budowa ścieżki polepszy bezpieczeństwo na drodze więc ograniczanie prędkości jest niepotrzebne.</p>
300	<p>Wariant 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej.</p>
301	<p>Wariant 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej, bez ograniczenia prędkości do 50 km/h.</p>
302	<p>W1A - bez ograniczenia prędkości do 50km/h</p>
303	<p>Wariant 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej, bez ograniczenia prędkości 50 km/h.</p>
304	<p>Wariant nr 1 W1A-V50 wzdłuż drogi woj. wojewódzkiej</p>
305	<p>Wariant nr 1, W1A-V50 przy drodze wojewódzkiej</p>
306	<p>wariant 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża</p>

307	wariant 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża
308	wariant 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża
309	wariant 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża
310	wariant 1 - wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża
311	wariant W1A-V50 wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża
312	wariant 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowież
313	WARIANT 1 wzdłuż dw. wojewódzkiej Białowieża - Hajnówka
314	Wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka Białowieża Wariant 1
315	Wybieram wariant 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka-Białowieża
316	Wybór 1 (W1A-V50) wzdłuż drogi wojewódzkiej
317	Wariant I wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka-Białowieża.
318	Wariant 1 (W1A-V50) wzdłuż drogi wojewódzkiej
319	Popieram wariant 1, wzdłuż drogi Hajnówka - Białowieża.
320	Jestem za wariantem 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża bez ograniczenia prędkości do 50 km/h
321	Wariant 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej.

322	Wybieram wariant. 1A (bez ograniczenia prędkości)
323	Najlepsza opcja - wariant 1A, wzdłuż drogi wojewódzkiej. Zapewnione bezpieczeństwo najkrótszy dojazd do pracy i szkoły i obiektów turystycznych! Żaden inny nie wchodzi w grę
324	Wariant 1A
325	Wariant 1 przy drodze wojewódzkiej.
326	Wariant 1 przy szosie wojewódzkiej
327	Wariant 1 (W1A-V50) wzdłuż drogi wojewódzkiej
328	WARIANT 1A
329	WARIANT 1A
330	Popieram wariant V1-50, ale bez wprowadzenia ograniczenia prędkości. Drogę wojewódzkie prowadzi do takich atrakcji jak Rezerwat pokazowy czy też miejsce mocy. Poprowadzenie ścieżki rowerowej innymi alternatywnymi trasami wcale nie zwiększy ruchu rowerowego na w/w trasie, a co ze tym idzie nie poprawi bezpieczeństwa na drodze. Poza tym wprowadze- nie ograniczenia prędkości w momencie stworzenia ścieżki wydaje się absurdem, w momencie kiedy w stanie obecnym rowerzy poruszają się pasem drogowym, intensywny ruch pieszy istnieje ograni- czenie dla aut osobowych do 80 km/h.

331	<p>MOIM ZDANIEM NAJLEPSZY DO REALIZACJI JEST WARIANT W1A-V50 oczywiście bez ograniczenia prędkości - 50 km/h</p> <p>JEST TO WARIANT NAJBARDZIEJ KORZYSTNY, Z PUNKTU WIDZENIA MIESZKAŃCÓW I KTÓRYCH CELEM JEST SZYBKE PRZEMIESZCZANIE SIĘ Z HAJNÓWKI DO BIAŁOWIEŻY (WTEDY NIE UŻYWALIBY DROGI WOJEWÓDZKIEJ NA KTÓREJ DUŻE NATĘŻENIE RUCHU JEST PO PROSTU NIEBEZPIECZNE).</p> <p>Jak ktoś ma czas to wybierze trasę rowerową (istniejącą) ale większość ludzi woli szybciej DOTRZEĆ DO CELU, WARIANT KTÓRY WYBIERAM NIE SPOWODUJE AŻ TAKIEJ INGERENCJI W ŚRODOWISKO.</p>
332	<p>Po zapoznaniu się z proponowanymi wariantami uważam że najlepszym wariantem jest: V1-50 (tylko bez ograniczenia prędkości do 50 km/h). W mojej ocenie jest on najkorzystniej zlokalizowany i ma największy potencjał, aby zostać realnie wykorzystany przez użytkownika.</p> <p>Już teraz wiele osób porusza się po poboczu i jezdni obok nim, co jest niebezpiecznie, popierany wariant odpowiada na rzeczywiste potrzeby mieszkańców dojeżdżających między innymi do pracy.</p> <p>Należy wziąć pod uwagę, że w przypadku realizacji innych wariantów znacząca część użytkowników nadal będzie wybierać jazdę po drodze wojewódzkiej, ponieważ jest to trasa najkrótsza i najbardziej bezpośrednia, to z kolei utrzyma obecne zagrożenie związane z ruchem mieszanym. Szczególne niebezpieczeństwo jest sezonie letnim, gdy natężenie ruchu wzrasta.</p> <p>Oddzielenie ruchu rowerowego od intensywnego samochodowego wpłynie pozytywnie na poziom bezpieczeństwa użytkowników i ma szansę na odciążenie drogi wojewódzkiej.</p>

333	<p>WARIANTEM, KTÓRY WYBIERAM JEST: W1A-V50. JEST TO NAJLEPSZY MOIM ZDANIEM WARIANT ZE WSZYSTKICH PROPONOWANYCH. DZIĘKI TEMU WARIANTOWI BEZPIECZEŃSTWO NA DRODZE WOJEWÓDZKIEJ WZROŚNIE PONIEWAŻ ROWERZYŚCI NIE BĘDĄ PORUSZAĆ SIĘ PO TEJ DRODZE (TAK JAK ROBIĄ TO w chwili obecnej) ZMNIJSZY SIĘ NATĘŻENIE RUCHU MIESZANEGO. PONADTO WYKORZYSTANIE ISTNIEJĄCEGO POBOCZA , NIE SPOWODUJE KONIECZNOŚCI WYCINANIA AŻ TYLU CENNYCH DRZEW, KTÓREJ OBAWIAJĄ SIĘ ZIELONI</p>
334	<p>wariant 1 wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka Białowieża</p>
335	<p>Wariant 1 przy drodze wojewódzkiej W1A-V50</p>
336	<p>W1A - bez ograniczenia prędkości do 50 km/h</p>
337	<p>Ścieżka rowerowa Białowieża - Hajnówka jest niezbędna nie tylko z względu na bezpieczeństwo rowerzystów</p> <p>Wariant 1</p>
338	<p>Wariant 1 przy szosie wojewódzkiej</p>
339	<p>Wariant 1 przy szosie wojewódzkiej</p>
340	<p>Wariant 1 przy szosie wojewódzkiej</p>
341	<p>Wariant I przy szosie wojewódzkiej</p>
342	<p>Wariant I: przy szosie wojewódzkiej</p>
343	<p>Wzdłuż drogi z Białowieży do Hajnówki W1A-V5 bez ograniczenia prędkości</p>

344	<p>Wzdłuż drogi, która prowadzi z Białowieży do Hajnówki</p> <p>W1A-V5 bez ograniczenia prędkości</p>
345	<p>W ramach konsultacji społecznych w.s. budowy drogi dla rowerzystów na odcinku Hajnówka- Białowieża apeluję o odrzucenie WARIANTU NR 1, a realizację WARIANTÓW 4 lub 5.</p> <p>Jestem przewodnikiem turystycznym, emerytowaną nauczycielką m.in. od przyrody i bardzo doceniam Państwa inicjatywę, ale cel ścieżki rowerowej, służący bliskości człowieka z naturą nie powinien odbywać się kosztem natury, zwłaszcza że są możliwości uniknięcia wycinki w tym niezwykłym kompleksie leśnym.</p> <p>Ci z Państwa, którzy tam mieszkają, są oswojeni z widokiem Puszczy Białowieskiej i być może nie widzą tak ostro unikalności na skalę europejską , a nawet światową tego miejsca, tak jak nie doceniło unikalności Rospudy wielu mieszkańców Augustowa. Niech Polak będzie mądry przed szkodą.</p>
346	<p>Wariant I</p>
347	<p>W związku z przedstawionymi wariantami budowy ścieżki rowerowej wyrażam swoje żądania co do przedstawionych opcji budowy ścieżki:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Żądam odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat im. Władysława Szafera.2. Żądam procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Żądam przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
348	<p>Szanowni Państwo, ze względu na interes publiczny oraz ochronę dziedzictwa przyrodniczego, wnioskuję o</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

349	<p>W związku z konsultacjami ws. budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża, zwracam się z petycją o:</p> <ul style="list-style-type: none">- odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, gdyż wiązałoby się to ze znaczną ingerencją w rezerwat przyrody;- procedowanie tylko wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew;- przeprowadzenie dla wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji zwłaszcza na obszarze Natura 2000 oraz obszarze Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.
350	<p>Nie wyrażam zgody na tworzenie ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża, która spowoduje wycinkę drzew na tę inwestycję. Jestem rowerzystą i od lat zwiedzam tereny (pieszo i rowerem) Puszczy Białowieżskiej. Nie wyobrażam sobie by, tak cenny przyrodniczo teren, miał być naruszony przez ingerencję człowieka. Obiekt ten musi być bezwzględnie chroniony. Zatem żądam:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałoby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.
351	<p>Niniejszym wnioskuję o:</p> <ul style="list-style-type: none">odrzucenie w całości wariantu 1A (wzdłuż drogi wojewódzkiej 698).procedowanie w zamian wariantów 4 i 5przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko <p>Wniosek uzasadniam faktem, iż wariant 1A zakłada drastyczną skalę wycinki, połączonej z ingerencją w rezerwat Szafera. Uważam za niedopuszczalne, karygodne i nieodpowiedzialne forsowanie budowy drogi dla rowerów – szumnie promowanych jako „zielony” środek transportu - kosztem cennych przyrodniczo obszarów. Przypominam, iż tereny zielone w Polsce znajdują się już pod niezwykle silną presją, a planowana tutaj wycinka cennych drzewostanów stanowiłaby kolejną stratę w przyrodzie, niemożliwą do naprawienia w przeciągu pokolenia czy dwóch. Dodatkowo skandaliczny jest pomysł ingerencji w rezerwat, a jego realizacja wskazywałaby na to, że w Polsce nie traktuje się poważnie żadnej formy ochrony.</p> <p>W tych okolicznościach procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują zakładaną wycinkę, uważam za jedyne odpowiedzialne i uczciwe podejście. Jednocześnie uważam, że żadna inwestycja tego rodzaju nie powinna zostać przeprowadzona bez pełnej oceny oddziaływania na środowisko; w szczególności takiej oceny wymagają prace ingerujące, choćby pośrednio, w obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.</p>
352	<p>Wnoszę o odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698 ze względu na poważną ingerencję w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera (wycinka dużej ilości drzew, także o wymiarach pomnikowych). Podobny projekt został już odrzucony w 2021 roku przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska ze względu na wpływ na obszary chronione i ta decyzja powinna zostać uszanowana. Dodatkowo, trasa wzdłuż drogi wojewódzkiej jest mało atrakcyjna dla rowerzystów.</p> <p>Zamiast tego proponuję modernizację szlaku Green Velo (poprawa oznakowania i nawierzchni), ewentualnie procedowanie wariantu 5 ze względu na znacznie mniejszą wycinkę i większą atrakcyjność, po przeprowadzeniu pełnej oceny oddziaływania na środowisko, obszary Natura 2000 i Obiekt Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.</p>

353	W sprawie konsultacji społecznych dotyczących budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża proszę o stanowcze odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora, który oznacza ingerencje w rezerwat Szafera a w zamian za to wybranie wariantów nr 4 i 5 które zminimalizują konieczność wycinki drzew na wyżej wymienionym obszarze oraz o pełną ocenę oddziaływania teŹ inwestycji i jej wariantów na środowisko na obszary Natura 2000 i obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO "Puszcza Białowieża".
354	Zdecydowanie przeciwstawiam się realizacji wariantu 1A (wzdłuż drogi wojewódzkiej 698), który wiąŹe się z powaŹną ingerencją w rezerwat Szafera. Jazda wzdłuż zatłoczonej drogi zdecydowanie zmniejsza atrakcyjność połączenia dla rowerzystów i turystów. Zdecydowanie lepsze, zarówno pod względem przyrodniczym jak i turystycznym wydają się warianty 4 lub 5. Wskazane wydaje się teŹ przeprowadzenie pełnej oceny środowiskowej tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.
355	Szanowni Państwo, Wierzę, że nigdy nie dojdzie do budowy takiej ścieżki rowerowej, która wymaga wycinki drzew, takich drzew! Sa warianty alternatywne! Chronmy przyrodę ojczystą!
356	Źądam... 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiąŹałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera oraz zagrożeniem dla ruchu drogowego. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew i wyprowadzą ruch rowerowy poza pas ruchliwej drogi wojewódzkiej. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.
357	Proszę o odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiąŹałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.
358	W związku z konsultacjami w sprawie budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka-Białowieża stanowczo PRZECIWSZAWIAM się ingerowaniu w Puszcę BiałowieŹką — nasze najcenniejsze dziedzictwo przyrodnicze. Puszcza powinna pozostać nietknięta! W związku z tym odrzucam pasujący inwestorowi wariant 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698. Warte uwagi są jedynie warianty 4. i 5. ze względu na mniej drastyczną wycinkę drzew. Dla obydwu tych wariantów inwestycji (4. i 5.) powinna zostać przeprowadzona PEŁNA OCENA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO – na obszary Natura 2000 i obszar światowego dziedzictwa UNESCO. Puszcza jest naszym skarbem narodowym. Chrońmy ją. BEZWZGLĘDNIE! Ścieżki rowerowe są waŹne, ale nie można ich budować takim kosztem.

359	<p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
360	<ol style="list-style-type: none"> 1. WNIOSKUJĘ ZA ODRZUCENIEM WARIANTU 1A, KTÓRY WIĄŻE SIĘ Z INGERENCJĄ W REZERWAT SZAfERA 2. WNIOSKUJĘ O PROCEDOWANIE WARIANTÓW 4 I 5, KTÓRE MINIMALIZUJĄ KONIECZNOŚĆ WYCINKI DRZEW 3. WNIOSKUJĘ O PRZEPROWADZENIE DLA WYBRANYCH WARIANTÓW PEŁNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO TEJ INWESTYCJI NA OBSZAR NATURA 2000 ORAZ OBSZAR OBIEKTU ŚWIATOWEGO DZIEDZICTWA UNESCO „PUSZCZA BIAŁOWIESKA”
361	<ol style="list-style-type: none"> 1. Żądam odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
362	<p>Wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
363	<p>Wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
364	<p>Postuluję:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. - Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. - Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
365	<p>Wnoszę o odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, który wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>Postuluję o procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew, jednocześnie z przeprowadzeniem dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>

366	1. Należy odrzucić wariant 1A, ponieważ ingerowałby w rezerwat przyrody imienia Szafera. 2. Należy procedować warianty 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki bardzo dużej wycinki drzew. 3. Należy przeprowadzić dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji i na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO "Puszcza Białowieska".
367	1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
368	Żądam: 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
369	1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
370	1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
371	PRZECIWKO>>>>>>!!!! Szalenczej inicjatywie szosy obok Puszczy Białowieskiej !!!! Gdy życie was trzusi i staje się piekłem, wsadzta mordy do kibla i walnijta się ..deklem-ino ..FEST! Zadnej szosy.....! Felek Ryczywol i Jego Ferajna...liczna,liczna i na razie...spokojna..ehh?
372	Odrzucenie wariantu 1A: Preferowany przez inwestora wariant przebudowy drogi wojewódzkiej 698 wiąże się z negatywną ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy Władysława Szafera. <input checked="" type="checkbox"/> Procedowanie wariantów alternatywnych (4 i 5): Wskazywane są jako korzystniejsze, ponieważ w znacznie mniejszym stopniu ingerują w środowisko i minimalizują konieczność wycinki drzew. <input checked="" type="checkbox"/> Pełna ocena środowiskowa: Żądanie przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania na środowisko dla wybranych wariantów, w szczególności pod kątem obszarów Natura 2000 oraz Puszczy Białowieskiej (obiekt UNESCO).

373	<p>1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
374	<p>Odrzucenie wariantu 1A: Preferowany przez inwestora wariant przebudowy drogi wojewódzkiej 698 wiąże się z negatywną ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy Władysława Szafera.</p> <p>☒ Procedowanie wariantów alternatywnych (4 i 5): Wskazywane są jako korzystniejsze, ponieważ w znacznie mniejszym stopniu ingerują w środowisko i minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>☒ Pełna ocena środowiskowa: Żądanie przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania na środowisko dla wybranych wariantów, w szczególności pod kątem obszarów Natura 2000 oraz Puszczy Białowieskiej (obiekt UNESCO).</p>
375	<p>Nie zgadzam się na wycinkę drzew biologicznie cennych, starych, na odcinku Hajnówka-Białowieża w celu wybudowania drogi rowerowej. Proszę o znalezienie innej opcji dla drogi rowerowej. Chronimy nasze cenne lasy i niepowtarzalne zasoby przyrodnicze, których nie da się przeliczyć na pieniądze.</p>
376	<p>Proszę o procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>Proszę o przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p> <p>Puszcza jest tylko jedna - fatalnie zaprojektowanych ścieżek rowerowych w naszym kraju – setki.</p> <p>wniosek: Zgłaszam moją zdecydowaną negatywną opinię wariantu 1A budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która oznacza ingerencję w rezerwat Szafera. To niepotrzebne niszczenie przyrody i długofalowe zagrożenie dla Puszczy Białowieskiej. Tą opinię podzielają sami rowerzyści z regionu - Stowarzyszenie Rowerowy Białystok.</p> <p>Proszę o procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>Proszę o przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p> <p>Puszcza jest tylko jedna - fatalnie zaprojektowanych ścieżek rowerowych w naszym kraju – setki.</p>

377	<p>Włączając się w konsultacje przedstawiam poniżej swoje stanowisko:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Żądam. odrzucenia (preferowanego przez inwestora, czyli Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich) wariantu 1A, wzdłuż drogi wojewódzkiej 698. Realizacja tego wariantu wiązałaby się z ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera i oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew, oraz trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy.2. Wnoszę o procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. Szczególnie korzystny dla przyrody wydaje się wariant 5, czyli wykorzystanie niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych, co wiązałoby się z najmniejszą skalą wycinek.3. Domagam się przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania tej inwestycji na środowisko w obszarze Natura 2000 oraz obszarze Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
378	<p>Postuluje o wytyczenie ścieżki w sposób inny niż wzdłuż linii kolejowej 52 i absolutnie wzdłuż drogi Hajnówka Białowieża. Może wyrysować ścieżki na Trasie Hajnówka lasem do Bud - Teremiski - Pogorzelce</p>
379	<p>Wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none">1. odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
380	<p>W związku z konsultacjami ws. budowy ścieżki rowerowej, której inwestor, Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, forsuje od lat w wersji wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża, chciałbym zwrócić uwagę na to, że wiązałoby się to ogromną ingerencją w Puszcę Białowieską. Jeden z najdłużej chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych: Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy.</p> <p>Dlatego postuluje:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

381	<p>Z uwagi na fakt, że inwestor, czyli Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, forsuje od lat budowę spornej ścieżki rowerowej (skądinąd zupełnie niepotrzebnej faktycznie zarówno pod względem stricte turystycznym, jak i - szerzej – pod względem potrzeb lokalnej społeczności) w wersji wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża, należy wyraźnie wskazać, że forsowany wariant 1A jest najbardziej szkodliwy przyrodniczo (vide: bardzo negatywny wpływ na bardzo cenny przyrodniczo Rezerwat Krajobrazowy Władysława Szafera) i niebezpieczny dla samych rowerzystów.</p> <p>W tej sytuacji, pragnę oświadczyć, że w ramach niniejszych konsultacjach żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w Rezerwat Szafera; 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.
382	<p>Wzywam do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ODRZUCENIA wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, który oznacza ingerencję w Rezerwat Krajobrazowy Władysława Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko – obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO Puszcza Białowieża.
383	<p>W związku z konsultacjami planami inwestora żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.
384	<ol style="list-style-type: none"> 1. Żądam odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Żądam procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Żądam przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.
385	<p>Jestem zdecydowanie za odrzuceniem wariantu 1A, który wiązałby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>Skoro istnieje możliwość budowy ze znacznie mniejszą ingerencją w środowisko to budowa takiej ścieżki powinna być przyjęta do realizacji.</p> <p>Jestem za procedowaniem wariantu 4 i 5.</p> <p>Jestem też za przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.</p> <p>Nauczmy się wreszcie doceniać przyrodę.</p>

386	<p>Wnioskuje o:</p> <ol style="list-style-type: none"> Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
387	<p>Wnoszę o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. - procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. - przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
388	<ol style="list-style-type: none"> Proszę o odrzucenie wersji 1A ścieżki rowerowej, która narusza stare drzewa w rezerwacie Szafera. Jeżeli już musi powstać to ścieżka rowerowa to proszę o wariant 4 lub 5, bez wycinki puszczy. Dla każdego z wariantów trzeba wykonać raport i pełną ocenę oddziaływania na środowisko <ul style="list-style-type: none"> - jej wpływ na obszary Natura 2000 oraz obiekt UNESCO - Puszcze Białowieską
389	<p>Zgłaszam wyraźny sprzeciw na budowę ścieżki rowerowej na odcinku Hajnówka – Białowieża jeśli wytyczenie tej ścieżki wiąże się z wycinką drzew a tym bardziej jeśli miałyby zostać wycięte okazałe, pomnikowe drzewa. Nigdy nie powinno się budować ścieżek rowerowych kosztem drzew. Wycinanie drzew to jest zaprzeczenie idei jeżdżenia na rowerze.</p> <p>Jestem długoletnim i wiekowym rowerzystą, w ubiegłym roku jechałem z Hajnówki do Białowieży jadąc na rowerze z Katowic przez Polskę, kraje bałtyckie, Finlandię, do Szwecji. Wiem na czym polega jazda na rowerze.</p> <p>Zdecydowanie proszę i domagam się:</p> <ol style="list-style-type: none"> Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. <p>Lepsze od wycinania drzew jest jeżdżenie rowerem wspólną drogą z samochodami. Ludzie, opamiętajmy się, nie bądźmy barbarzyńcami !</p>

390	<p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
391	<p>W związku z prowadzonymi konsultacjami ws. budowy ścieżki rowerowej, którą inwestor, Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, forsuje od lat w wersji wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża, zgłaszam moje uwagi dotyczące tej inwestycji. Wspomniana powyżej inwestycja wiązałaby się to ogromną ingerencją w Puszcę Białowieską i jeden z najdłuższych chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy.</p> <p>W związku z powyższym żądam:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
392	<p>Zdecydowanie sprzeciwiam się budowie ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689, czyli wariantom 1A i wariantom technicznym tej koncepcji. Te warianty są sprzeczne z założonym celem bezpieczeństwa rowerzystów. Wiąże się też ze znaczącą ingerencją w przyrodę w tym wycinkę w jednym z najstarszych chronionych obszarów – Rezerwacie Krajobrazowym im. Władysława Szafera.</p> <p>Zdecydowanie lepsze są warianty 4 i 5, które minimalizują wycinki, są bezpieczniejsze i znacznie bardziej atrakcyjne pod kątem turystyki czy zwykłej komunikacji.</p> <p>Tym niemniej każdy z wariantów powinien zostać bezwzględnie poddany pełnej ocenie oddziaływania na środowisko, ponieważ mamy tu do czynienia obszarami Natura 2000, rezerwatami oraz strefami ochronnymi UNESCO.</p>

393	<p>Jako Polka dumna z przyrodniczego dziedzictwa kraju i krajoznawczyni, która odwiedza Puszcę Białowieską żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. <p>Uzasadnienie: Wariant 1A wiąże się z niewyobrażalną ingerencją w Puszcę Białowieską i jeden z najdłużej chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych tj. Rezerwat im. Władysława Szafera. To zamach to Obiekt Światowego Dziedzictwa UNESCO i polskie dziedzictwo przyrodnicze. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy. Badania ruchu rowerowego wzdłuż planowanej ścieżki rowerowej wskazują, że ruch ten stanowią przede wszystkim turyści. Średni dobowy ruch w skali roku to 21 rowerów dziennie, z tym że w sezonie to skala od 26 rowerów (w dzień roboczy) do 189 (dni weekendowy). Wiosną liczba ta spada do 7, a zimą nawet do 2. Głos realnych użytkowników jest w tej sprawie bardzo ważny. Wariant 1A to wariant najbardziej niebezpieczny dla rowerzystów, ze względu na położenie przy drodze. Wariant 4 albo 5 da najmniejszą skalę wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych i dlatego powinien zostać procedowany. Ponieważ mówimy o Obiekcie Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska” inwestycja powinna przechodzić pełną oceną oddziaływania na środowisko.</p>
394	<p>Opowiadam się za odrzuceniem wariantu 1A przebudowy drogi dla rowerów, preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, co wiąże się z ingerencją w rezerwat Szafera i potężną wycinką, w tym drzew pomnikowych.</p> <p>Opowiadam się za procedowaniem wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>Postuluję przeprowadzenie pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska” dla wybranych wariantów.</p>
395	<ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

396	<p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
397	<ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
398	<p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
399	<p>Wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
400	<p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
401	<p>Po zapoznaniu się z wariantami /propozycjami w ramach konsultacji wnioskuję:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. To wariant szkodliwy przyrodniczo i niebezpieczny dla samych rowerzystów! 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

402	<p>Składam wniosek o</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat im. Władysława Szafera.2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
403	<p>Wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które ograniczają konieczność wycinki drzew.
404	<p>W ramach trwających konsultacji społecznych wnoszę o odrzucenie wariantu 1A, preferowanego przez inwestora, przebiegającego wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, ze względu na jego ingerencję w rezerwat przyrody Szafera. Uważam, że należy procedować warianty 4 i 5, które w większym stopniu ograniczają konieczność wycinki drzew oraz minimalizują negatywny wpływ na środowisko. Jednocześnie domagam się przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko, w szczególności w odniesieniu do obszarów Natura 2000 oraz Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p> <p>Uważam, że naszym obowiązkiem jest szczególna dbałość o zieleń oraz rzetelne sprawdzenie, czy na terenie planowanej inwestycji nie występują gatunki chronione roślin i zwierząt lub ich siedliska. Tereny o wysokich walorach przyrodniczych wymagają ostrożności i podejmowania decyzji w oparciu o pełne, transparentne analizy środowiskowe, tak aby rozwój infrastruktury nie odbywał się kosztem nieodwracalnych strat w przyrodzie.</p>
405	<p>Domagam się:</p> <ul style="list-style-type: none">- odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, który wiązałby się z ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy Władysława Szefera;- procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew;- Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tejże inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO “Puszcza Białowieska”

406	<p>Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich zamierza przeforsować projekt budowy ścieżki rowerowej między Hajnówką a Białowieżą. Ma ona prowadzić wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 przez jeden z najstarszych obszarów chronionych w Polsce, Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Ingeruje więc w TO, co powinniśmy najbardziej chronić w aktualnej ogólnoświatowej sytuacji klimatycznej i w czasie narastającej globalnej antropopresji to ZASOBY PRZYRODNICZE. Planowane „inwestycja” (na pewno nie jest inwestycją w tym kierunku) byłaby nieodwracalną ingerencją w bezcenne środowisko naturalne, wiązałyby się z wycinkę setek drzew i nieuchronną fragmentacją siedlisk rzadkich gatunków flory i fauny. Zamiast inwestować środki budżetowe w sprawy zdrowia, edukacji, ochrony przyrody, rozwoju nauki – PZDW chce zaspokoić lokalne zachcianki kosztem dobra ogółu mieszkańców Polski. Zdecydowanie jestem przeciwny całemu temu projektowi. Zarówno jako Obywatel płacący podatki, jako naukowiec z Wydziału Geologii, Geofizyki i OCHRONY ŚRODOWISKA AGH w Krakowie, a także po prostu jako rowerzysta. Argumenty o udostępnianiu zasobów przyrodniczych i rozwojowi turystyki są bałamutne – dobrze to widać po tym, co się dzieje na terenie Tatrzańskiego Parku Narodowego. Jeżeli jednakże, jakaś koncepcja budowy tej ścieżki zostanie przeforsowana, to jako Obywatel RP żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A forsowanego przez inwestora, przebiegającego wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, który wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. Również pod kątem zdrowia rowerzystów jest ten pomysł fatalny (spaliny, hałas). 2. Rozważania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów PEŁNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO uwzględniającej obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska” <p>Dr hab. inż. Włodzimierz Jerzy Mościcki, Em.Profesor Wydziału Geologii, Geofizyki i Ochrony Środowiska, Akademia Górniczo-Hutnicza w Krakowie</p>
407	<ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
408	<p>Jestem miłośnikiem Puszczy Białowieskiej, jeżdżę też na rowerze i dlatego uważam, że budowa ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża, a czyli w wersji 1 A będzie wielką szkodą dla tej wspaniałej Puszczy. Szczególnie ucierpi rezerwat krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja ta oznacza wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy. Dlatego postuluję:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nade wszystko odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Proponuję procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Wnioskuje też o przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

409	<p>Wnioskuje o odrzucenie wariantu 1A (preferowanego przez inwestora) wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>Należy procedować warianty 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>Konieczne jest przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
410	<p>Należy bezwzględnie odrzucić wariant 1A i procedować jedynie wariant 5; należy również przeprowadzić pełną ocenę oddziaływania na środowisko wszystkich wariantów planowanej inwestycji na obszary Natura 2000 i UNESCO „Puszcza Białowieska”.Robert</p>
411	<p>W sprawie budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka- Białowieża żądam:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
412	<p>Jestem poruszona, a właściwie oburzona szkodliwymi dla przyrody czyli dla nas pomysłami. Wydawało mi się, jesteśmy już wszyscy świadomi kluczowego znaczenia każdego drzewa dla egzystencji naszej, a zwłaszcza przyszłych generacji. Być może spotkamy się z pseudo argumentacją, że inwestor zasadzi kilkaset innych drzewek, ale proszę popatrzeć na jedno planowane do wycięcia drzewo, ile na nim jest konarów czyli planowanych młodych drzewek.</p> <p>Dlatego należy rozważyć dwa inne warianty, oszczędzające wycinkę.</p>
413	<p>Uprawiam turystykę rowerową od lat. Bardzo doceniam starania państwa polskiego oraz samorządów zmierzające do wspierania i promowania turystyki rowerowej, w tym rozbudowy systemu ścieżek rowerowych, jednak jestem stanowczo przeciwny aby odbywało się to niewspółmiernym kosztem przyrody w stosunku do zamierzonych zysków jakie przyniesie przedsięwzięcie.</p> <p>Dlatego wnioskuję o:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Zdecydowane odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

414	<p>Jako osoba płacąca w Polsce podatki i chcąca korzystać z zasobów przyrody naszego kraju jak najdłużej - piszę do Państwa związku z konsultacjami ws. budowy ścieżki rowerowej, której inwestorem jest Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich i której przebieg - w jednym z wariantów jest planowany m.in. wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża.</p> <p>Zwracam uwagę na nietrafność takiej lokalizacji – budowa ścieżki rowerowej w wariantcie 1A wiązałoby się ogromną ingerencją w Puszcę Białowieską i jeden z najdłuższych chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy.</p> <p>Uważam, że opinia publiczna powinna być szeroko poinformowana o tak wysokich kosztach przyrodniczych rozważanego wariantu 1A.</p> <p>Sądzę, że przyszli użytkownicy drogi rowerowej nie chcieliby aby jej budowa w wariantcie A1 oznaczała tak wielką dewastację w obrębie Rezerwatu im. Wł. Szafera.</p> <p>Dlatego postuluję:</p> <ol style="list-style-type: none">1. odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w Rezerwat Szafera.2. procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. <p>Z góry dziękuję za poważne i odpowiedzialne potraktowanie mojego głosu w tych konsultacjach.</p>
415	<p>Uważam, że należy odrzucić wariant 1A, wzdłuż drogi wojewódzkiej 698 ingerujący w rezerwat Szafera.</p> <p>Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują wycinkę drzew.</p> <p>Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji i mając szczególną uwagę na obszar Natura 2000 i Obiekt Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
416	<ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
417	<p>W związku z proponowaną inwestycją żądam :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

418	<p>Wyrażam sprzeciw wobec planowania ścieżki rowerowej na odcinku Hajnówka - Białowieża w przypadku, gdy wiązać się to ma z wycinką drzew, w tym o pomnikowych wymiarach. Pozytywna inicjatywa utworzenia ścieżki rowerowej w tak unikatowym obszarze ma służyć poznawaniu przyrody, ale nie kosztem przyrody, bo to przeczy idei wędrówek na rowerze, który jest nieinwazyjnym, cichym, ekologicznym środkiem transportu.</p> <p>Dlatego apeluję o</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
419	<p>W związku z proponowaną inwestycją żądam :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
420	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>W załączniku przesyłam formularz konsultacji.</p> <p>Po dzisiejszym jeździe rowerem po DW689 między Białowieżą a Hajnówką chciałbym w uzupełnieniu do załącznika stanowczo zwrócić uwagę, że konieczne jest, żeby projektowany DDR w całości był wykonany z nawierzchni asfaltowej lub zbliżonej. Jezdnią DW689 mogę jechać spokojnie już od kilkunastu dni tymczasem wszystkie tryby leśne w puszczy są pokryte warstwą śniegu i lodu. Minie jeszcze kilka tygodni, zanim te tryby wyschną i będą dostępne do jazdy rowerem. Także wytyczenie DDR istniejącymi drogami gruntowymi mija się z celem także ze względu okresu czasu, w jakim ta infrastruktura byłaby dostępna do używania.</p> <p>I jeszcze raz stanowczo podkreślam, że w sytuacji realizacji DDR, w standardzie innym niż asfaltowy absolutnie nie można wzdłuż DW689 ustawiać znaków B-9 "zakaz jazdy rowerem", żeby dalej mógł korzystać z jezdni na swoim rowerze szosowym.</p> <p>Proszę o nieodcinanie Białowieży od świata dla rowerów szosowych!</p> <p>Łączę pozdrowienia</p>

421	<p>1. Jestem kolarzem-amátorem rocznie na rowerze przejeżdżam ok. 10000 km, w tym ok. 1000-2500 km po DW 689 między Białowieżą a Hajnówką</p> <p>2. Oczekuję, że wybrany zostanie dowolny z podwariantów wariantu 1. Najlepiej TEN NAJBLIŻEJ JEZDNI.</p> <p>3. Nie zgadzam się na ograniczenie prędkości dla aut osobowych niższe niż 80 km/h obecnie jeżdżę tą samą jezdnią co auta, które mogą jechać 90 km/h. Odsunięcie mnie na oddzielny pas DDR wystarczająco wpłynie na poprawę bezpieczeństwa</p> <p>4. Jeżeli zostanie wybrany którykolwiek inny wariant niż 1 to oczekuję, że DDR na całej długości będzie miał nawierzchnię asfaltową lub zblizoną</p> <p>5. Jeżeli DDR na jakimkolwiek fragmencie zostanie wytyczony gruntowymi drogami leśnymi to dalej będę jeździł jezdnią DW 689. Proszę nie ustawiać przy niej znaków B-9 zakaz jazdy rowerami</p>
422	<p>Żądam:</p> <p>1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
423	<p>W konsultacjach, które potrwają do 6 marca żądam:</p> <p>1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>

424	<p>W nawiązaniu do trwających konsultacji społecznych dotyczących budowy drogi rowerowej na odcinku Hajnówka – Białowieża, zgłaszam następujące uwagi i postulaty:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Stanowczy sprzeciw wobec wariantu 1A: Żądam odrzucenia wariantu 1A (biegnącego bezpośrednio wzdłuż drogi wojewódzkiej 689). Realizacja tego wariantu wiąże się z niedopuszczalną ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera, chroniony od 1921 roku. Szacowana wycinka tysięcy drzew (w tym ok. 200 o wymiarach pomnikowych) oraz trwała fragmentacja siedlisk rzadkich gatunków jest działaniem na szkodę dziedzictwa przyrodniczego Puszczy Białowieskiej. Dodatkowo, prowadzenie ścieżki w bezpośrednim sąsiedztwie ruchliwej drogi wojewódzkiej jest rozwiązaniem niebezpiecznym i nieatrakcyjnym dla rowerzystów.2. Poparcie dla wariantów alternatywnych (4 i 5): Wnoszę o dalsze procedowanie wyłącznie wariantów 4 (przez Tryb Hajnowski) oraz 5 (wykorzystującego pas linii energetycznej i torów kolejowych). Warianty te w sposób optymalny wykorzystują istniejące już przesieki i tereny niezalesione, co minimalizuje konieczność wycinki drzew i pozwala na stworzenie bezpiecznej, komfortowej trasy rowerowej w oddaleniu od spalin i hałasu samochodowego.3. Wymóg pełnej oceny oddziaływania na środowisko: Żądam przeprowadzenia dla wybranych wariantów (4 lub 5) pełnej i rzetelnej oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ). Inwestycja ta bezpośrednio dotyka obszarów Natura 2000 oraz Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”, co obliuguje inwestora do zachowania najwyższych standardów ochrony przyrody, wykraczających poza uproszczone analizy techniczne.
425	<ol style="list-style-type: none">1. Mając do wyboru wariant ścieżki rowerowej wzdłuż drogi samochodowej i „gdzieś” przez las, bez hałasu samochodów, zdecydowanie wybieram zawsze ten drugi - daleko od drogi, po której poruszają się samochody. Zaproponowana przez Państwa ścieżka rowerowa wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 ma zerowe walory rekreacyjne.2. Projektując ten wariant założyli zapewne Państwo, że tak jak w Warszawie, rowerzyści jeżdżą rowerami „użytkownie”, czyli do pracy, po zakupy - wtedy najkrótsza droga łącząca A z B jest potrzebna. Wątpię, żeby głównym użytkownikiem przyszłej ścieżki rowerowej byli ludzie pragnący dojeżdżać do pracy rowerem z Białowieży do Hajnówki (lub na odwrót). Prawdopodobnie większość przyszłych użytkowników tej ścieżki rowerowej chce jeździć rekreacyjnie, by cieszyć się pięknym lasem i ciszą. Preferowany (?) wariant 1 i jego podwarianty nie nadają się do rekreacyjnego jeżdżenia przez unikalną w Europie Środkowej puszcę.3. Wariant, który proponujecie oznacza wycięcie wielu starych drzew, czemu zdecydowanie się sprzeciwiam. Nie wyobrażam sobie wycinki starych drzew bym mógł zrealizować swoją przyjemność jazdy rowerem. <p>Podsumowanie. Jestem zdecydowanie przeciwny wariantowi 1 i jego podwariantom. Za najlepszy uważam wariant 5.</p>

426	<p>Do Urzędu Miasta Hajnówka</p> <p>Dzień dobry!</p> <p>Jestem osobą prywatną, podmiotem niezwiązanym z terenami projektowanej ścieżki rowerowej w Puszczy Białowieskiej. Dowiedziałam się o konsultacjach w sprawie wariantów przebiegu tej ścieżki. Zaniepokoił mnie fakt, że z realizacją tej inwestycji wiąże się wycinka bardzo dużej liczby drzew w Puszczy i w Rezerwacie Krajobrazowym Szafera, a najwięcej w wariantcie 1A (mowa o kilku tysiącach drzew!). Ten wariant, który preferuje Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, przewiduje ścieżkę rowerową wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża. Podobno, Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich może finansować ścieżkę wyłącznie przy okazji przebudowy ww. drogi, a więc tylko w wariantcie biegnącym tuż przy jezdni. To jedyny powód, dla którego wariant 1A – choć najbardziej szkodliwy przyrodniczo i niebezpieczny dla samych rowerzystów – jest wciąż forsowany. Jednak, skoro są możliwe inne warianty przebiegu tej ścieżki, mniej katastrofalne w skutkach dla przyrody, zwracam się do Państwa o:</p> <ol style="list-style-type: none">1) rezygnację i odrzucenie wariantu 1A – czyli ścieżki wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, bo ta realizacja wiązałaby się z ingerencją w chronioną przyrodę w Rezerwacie Krajobrazowym Szafera;2) wybór do dalszej procedury wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew;3) przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszarach Natura 2000 oraz na obszarze Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. <p>O znaczeniu drzew, zwłaszcza dojrzałych, dla środowiska przyrodniczego, dla nas wszystkich – nie będę pisać, bo sami Państwo wiecie o tych sprawach najlepiej. Liczę na pozytywne nastawienie, na rozsądek i empatię. Rowerzyści potrzebują dróg do jazdy i zwiedzania naszej pięknej Polski. Jestem przekonana, że nie forsują wariantu budowy, który jest maksymalnie niekorzystny dla natury i szkodliwy dla środowiska przyrodniczego Puszczy Białowieskiej</p>
427	<p>Wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none">1) odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera;2) procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew;3) przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszarach Natura 2000 oraz obszarze Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. <p>Wniosek niniejszy jest uzasadniony faktem, że realizacja wariantu 1A oznaczałaby konieczność usunięcia nawet kilku tysięcy drzew, w tym prawdopodobnie setek drzew o wymiarach pomnikowych, a co za tym idzie - fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy, w jednym z najdłuższych chronionych, najcenniejszych obszarów Puszczy Białowieskiej. Ponadto, wariant 1A byłby również niebezpieczny dla samych korzystających z nowej drogi rowerowej.</p>

428	<p>1. Odrzucenie wariantu 1A</p> <p>Wnoszę o odrzucenie wariantu 1A zakładającego poprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689. Wariant ten wiązałby się z nieodwracalną ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera – jeden z najdłużej chronionych obszarów przyrodniczych w Polsce (pod ochroną od 1921 r.). Szacunki z 2021 roku wskazywały na wycinkę ponad 4 400 drzew, w tym ok. 2 000 w samym rezerwacie oraz ok. 200 drzew o wymiarach pomnikowych. Skutkiem byłaby trwała fragmentacja siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy i degradacja obszarów chronionych rangi UNESCO.</p> <p>Zwracam uwagę, że wariant 1A jest forsowany wyłącznie ze względów proceduralnych i finansowych – Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich może finansować ścieżkę jedynie w powiązaniu z przebudową drogi. Jest to argument administracyjny, który nie powinien być czynnikiem nadrzędnym wobec ochrony dziedzictwa przyrodniczego o znaczeniu europejskim i światowym.</p> <p>2. Procedowanie wariantów 4 i 5</p> <p>Wnoszę o rzetelne i równorzędne przeanalizowanie wariantu 5, który minimalizuje skalę wycinki poprzez wykorzystanie niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych. Za odrzuceniem wariantu 1A opowiadają się również środowiska rowerowe, m.in. Stowarzyszenie Rowerowy Białystok – bezpośrednio zainteresowane realizacją tej inwestycji – co potwierdza, że bezpieczeństwo rowerzystów i ochrona przyrody nie są celami sprzecznymi.</p> <p>3. Pełna ocena oddziaływania na środowisko</p> <p>Wnoszę o przeprowadzenie pełnej oceny oddziaływania na środowisko dla wariantów poddanych dalszemu procedowaniu, obejmującej w szczególności wpływ na obszary Natura 2000 oraz na Obiekt Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. Ocena taka powinna zostać wykonana przed podjęciem jakichkolwiek decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.</p> <p>Puszcza Białowieska jest dobrem wspólnym o znaczeniu globalnym. Jej ochrona jest zobowiązaniem, które wykracza poza ramy lokalne i administracyjne. Wzywam do podjęcia decyzji, które będą z tym zobowiązaniem spójne.</p>
429	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>Przesyłam wypełniony formularz w sprawie wskazanej w tytule maila.</p>

430	<p>Jestem aktywną uczestniczką rowerowych wypraw po różnych drogach Puszczy Białowieskiej oraz współorganizatorką rajdów rowerowych. W imieniu własnym i jako praktyczny użytkownik tej infrastruktury wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów (DDR) na odcinku Hajnówka – Białowieża według wariantu W5 (przy linii kolejowej nr 52). Jako osoba regularnie poruszająca się rowerem po drogach i aktywna uczestniczka nieformalnej grupy Rowerowa Puszcza Białowieska znam realne potrzeby rowerzystów: zarówno mieszkańców, jak i turystów odwiedzających nasz region.</p> <p>W mojej ocenie wariant W5 to rozwiązanie, które najlepiej odpowiada tym potrzebom: zapewni bezpośrednio, logiczne, bezpieczne i komfortowe połączenie między gminami Hajnówka i Białowieża. Droga zaprojektowana przy linii kolejowej 52 pozwoli na fizyczne odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego i tam, gdzie będzie to wymagane: od ruchu pieszego. Oddzielenie to znacząco zmniejszy ryzyko ewentualnych kolizji.</p> <p>Proponowany przebieg DDR w dużej części prowadziłby po stosunkowo równej i utwardzonej drodze, bez znacznych przewyższeń. Trasa o długości ok. 17 673 m przebiegająca liniowo pozwoliłaby na płynną i przewidywalną jazdę, co jest istotne zarówno dla mieszkańców jak i turystów rowerowych. Taka droga zapewniałaby też komfort użytkownika drogi przez mniej doświadczonych rowerzystów oraz rodziny z dziećmi.</p> <p>Wariant W5 jest atrakcyjny z punktu widzenia turysty: zapewnia sprawny, bezpieczny i wygodny dojazd do Białowieży. Sprzyja to zwiększeniu liczby odwiedzin, wydłużeniu czasu pobytu i rozwojowi ruchu turystycznego w naszym regionie. Wariant W5 wykorzystuje istniejący korytarz przy linii kolejowej 52, to przestrzeń, która już jest przekształconą technicznie — jego adaptacja na DDR oznacza wykorzystanie powierzchni o mniejszej wartości przyrodniczej w porównaniu z przebiegiem przez nienaruszone fragmenty lasu (wariant W1), jak również ogranicza konieczność prowadzenia czasochłonnych procedur (wariant W4).</p> <p>Dla porównania: wariant W4 wymaga budowy 21 obiektów inżynierskich, natomiast wariant W5 jedynie 6 takich obiektów. Mniejsza liczba obiektów przekłada się na niższe koszty realizacji, krótszy czas budowy oraz mniejsze ryzyko przekroczeń budżetowych i opóźnień.</p>
-----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

W tej chwili droga DW689 ma unikalny charakter alei zamykających się ponad nią koronami drzew i tworzy wyjątkowy klimat. Wybór wariantu W1 zniszczy ten wyjątkowy element krajobrazu.

Przebieg przy torach (wariant W5) nie wymaga ingerencji w istniejące działki prywatne (wariant W4), co z kolei redukuje koszty kompensacji i konieczność wszczęcia dodatkowych procedur administracyjnych jakim byłyby podziały nieruchomości w celu przejęcia działek pod DDR czy wprowadzenia ograniczeń w korzystaniu z tych działek, przeprowadzenia dodatkowych konsultacji społecznych, uzyskania decyzji administracyjnych itd.

Wariant W1 - trasa bliższa przy istniejącej drodze wojewódzkiej oznacza większą ekspozycję na ruch samochodowy, mniejszą separację i niższy komfort, a co za tym idzie poczucie bezpieczeństwa rowerzystów. Choć odcinek krótszy, nie zapewnia warunków preferowanych przez turystów i rodziny. Propozycja wariantu W5, pół kilometra dłuższa nie jest dla mnie jako rowerzystki żadnym problemem. Ponadto, wybór istniejącego pasma przy torach nie wymaga masowych wycinek, co ogranicza potencjalne straty drzewostanu i zmniejsza długofalowe skutki hydrologiczne (np. zmiany w infiltracji) i erozję gleby. Wybór wariantu W5 przyczyni się do ochrony integralności ekosystemu leśnego oraz gatunków wrażliwych na zaburzenia korytarzy migracyjnych.

DDR wg. wariantu W5 sprzyjać będzie zwiększeniu ruchu rowerowego jako alternatywy wobec samochodu, co przyczynia się do redukcji emisji lokalnych zanieczyszczeń i hałasu. W dłuższej perspektywie pozytywnie wpłynie to na jakość środowiska i komfort odwiedzin Puszczy. DDR przy linii kolejowej 52 to również okazja połączenia rozwoju turystyki z ochroną przyrody i np. do zorganizowania punktów informacyjnych oraz interpretacyjnych (np. tablic dotyczących przyrody Puszczy).

Taka DDR - nowa nitka komunikacyjna! - jest tutaj bardzo potrzebna! Uważam, że Wariant W5 jest najlepszym z przedstawionych w ramach konsultacji społecznych wariantów, by sprawnie dostać się rowerem z Hajnówki do Białowieży i stąd moja refleksja na temat wyboru wariantu drogi dla rowerów.

431	<p>Powiat Hajnowski wraz z PKP S.A. i PKP PLK procedują obecnie kwestię przekazania linii kolejowej nr 52 Lewki - Białowieża na odcinku Nieznany Bór - Białowieża oraz nr 451 Białowieża - Białowieża Pałac, stanowiącej działki ewidencyjne: nr 665/7, położona w obrębie Lipiny, gm. Hajnówka, nr 460/4, 460/8, 460/10, 460/12, 354/47, 454/49, położone w obrębie Podolany, nr 531/2, 797/35, położone w obrębie Zastawa Krzyże, gm. Białowieża, na rzecz PKP PLK. W związku z tym nie wyrażamy zgody na umiejscowienie ścieżki rowerowej na jakimkolwiek fragmencie działki stanowiącej linię kolejową.</p> <p>Jednocześnie rekomendujemy przebieg drogi dla rowerów wzdłuż drogi wojewódzkiej DW689.</p>
432	<p>Powiat Hajnowski wraz z PKP S.A. i PKP PLK procedują obecnie kwestię przekazania linii kolejowej nr 52 Lewki - Białowieża na odcinku Nieznany Bór - Białowieża oraz nr 451 Białowieża - Białowieża Pałac, stanowiącej działki ewidencyjne: nr 665/7, położona w obrębie Lipiny, gm. Hajnówka, nr 460/4, 460/8, 460/10, 460/12, 354/47, 454/49, położone w obrębie Podolany, nr 531/2, 797/35, położone w obrębie Zastawa Krzyże, gm. Białowieża, na rzecz PKP PLK. W związku z tym nie wyrażamy zgody na umiejscowienie ścieżki rowerowej na jakimkolwiek fragmencie działki stanowiącej linię kolejową.</p> <p>Jednocześnie rekomendujemy przebieg drogi dla rowerów wzdłuż drogi wojewódzkiej DW689.</p>
433	<p>Uważam, że wariant ścieżki rowerowej W4 biegnący od Hajnówki do Białowieży przez wsie Budy, Teremiski i pogorzelce nie ma uzasadnienia ekonomicznego i architektonicznego. Powyższy wariant nie odzwierciedla potrzeb komunikacyjnych zarówno mieszkańców jak i turystów. Obecna trasa biegnie przez około 9 km spokojną drogą leśną (drogą Hajnowską) bez ruchu samochodowego. Na trasie od Bud do Białowieży ruch jest minimalny. Budowa ścieżki w tym miejscu nie ma rozsądnego wytłumaczenia i dodatkowo zaburzy lokalny krajobraz i unikalny charakter podlaskich Puszczy. Jeśli w regionie występuje potrzeba budowy ścieżki rowerowej to najbardziej uzasadniony wydaje się wybór wariantu W1A, gdzie obecnie jest największe natężenie ruchu</p>

434	<p>WNIOSKUJĘ O:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
435	<p>Sprzeciwiam się wariantowi 1A, który zakłada ogromną ingerencją w Puszcę Białowieską i jeden z najdłużej chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych: Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy.</p> <p>W projekcie jest pięć wariantów. Alternatywami dla szkodliwego przyrodniczo wariantu 1A, są: wariant 4 przez Tryb Hajnowski albo wariant 5 z najmniejszą skalą wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych.</p> <p>Dlatego w ramach konsultacji do rozwiązań projektowych wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, gdyż zakłada on ingerencję w rezerwat Szafera.2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

436	<p>Jako osoba w sile wieku uważam, że ze względów komunikacyjnych (dojazd nie tylko do miejsc z atrakcjami turystycznymi, ale także do Hajnówki) oraz z uwagi na konieczność zapewnienia szybkiego dojazdu służb ratowniczych do osób poszkodowanych, bądź wymagających na trasie lekarskiej pomocy, najbardziej optymalny przebieg drogi dla rowerów (dalej DDR) zapewnia Wariant 1A-V50. Jego zaletą jest też to, że w minimalny sposób ingeruje w walory przyrodnicze Puszczy i mieści się w pasie drogowym. Należy rozważyć potrzebę ograniczenia prędkości samochodów – dla ciężarowych i autobusów jest to zasadne Wariant 5, który wydaje się najmniej szkodzący przyrodzie – wcale takim nie jest. Nadto nie gwarantuje szybkiego dotarcia do potrzebujących pomocy – znaczne oddalenie od szosy DW 689 oraz trudna przejezdność leśnych dróg prowadzących do toru kolejowego. Nadto sama DDR w tej lokalizacji powinna być tak szeroka, by umożliwiła dotarcie pojazdów ratowniczych na miejsce. Przecież najważniejsze jest zdrowie i życie ludzi. Ten wariant (5) DDR biegnie przez kilka terenów torfowiskowych i podmokłych, jest w sporej części zadrzewiony, a w sezonie od wiosny do jesieni żerują na nim dzikie zwierzęta: żubry, jelenie, sarny, dziki, a w ślad za nimi polujące na nie wilki. Na tym terenie Lasy Państwowe zorganizowały polany pastwiskowe, łąki kośne właśnie dla chronionego prawem żubra. Zagrożeniem dla rowerzystów, jest też linia energetyczna i związane z nią pole elektromagnetyczne. DDR będzie w tym miejscu o wiele większym zakłóceniem niż jej utworzenie w Wariantcie 1A-V50. Pozostałe warianty – 2, 3, 4 również nie gwarantują ani bezpiecznego przejazdu, ani szybkiego dotarcia służb ratunkowych w sytuacji zagrożenia zdrowia i życia rowerzysty/rowerzystów, szczególnie, że częstymi zdarzeniami są przebiegające przez leśne drogi duże zwierzęta (żubry, jelenie, łosie, dziki i ganiające je wilki). Nie gwarantują one rowerzystom żadnego bezpieczeństwa i szybkiego dotarcia służb ratunkowych oraz wydłużają czas dojazdu z Hajnówki do Białowieży i w odwrotną stronę i nie spowodują rezygnacji rowerzystów z korzystania z DW 689. Nadto droga powiatowa przez wsie Budy, Teremiski i Pogorzelce jest jeszcze węższa niż DW 689, kręta, a tym samym bardziej niebezpieczna dla rowerzystów i wcale nie wyeliminowałaby ruchu z DW 689, którą turyści nadal jechaliby do Rezerwatu Zwierząt, do osady Zwierzyniec z punktem informacyjnym oraz salami ekspozycyjnymi i Enklawy Białowieskiej. Z roweru korzystam w celach rekreacyjnych oraz zdrowotnych. Wykonanie DDR w Wariant 1A-V50 pozwoli mi na bezpieczne pokonywanie trasy do osady Zwierzyniec i z powrotem bez względu na warunki pogodowe i terenowe. Podsumowując najlepszym rozwiązaniem jest Wariant 1A w wersji V50. Ten wariant pozwoli na bezpieczną jazdę rowerem na całym odcinku DW 689 oraz najlepszy dojazd do głównych atrakcji turystycznych – Rezerwatu Pokazowego Zwierząt, do Enklawy Białowieskiej oraz do Osady Zwierzyniec. Ten wariant DDR będzie główną osią, od której odchodzą już wyznaczone szlaki turystyczne oraz tradycyjne drogi leśne i powiatowe do miejscowości i innych atrakcyjnych miejsc turystycznych.</p>
437	<p>Żądam</p> <ul style="list-style-type: none">- Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.- Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.- Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
438	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>Niniejszym składam wniosek dotyczący konsultacji społecznych ws. budowy ścieżki rowerowej, którą inwestor, Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, forsuje w wersji wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża. Inwestycja w takim stanie stoi w sprzeczności z priorytetami ochrony bezcennej przyrody tego regionu. Uzasadnienie w załączonym dokumencie.</p>

439	<p>W ramach konsultacji społecznych odbywających się dla niniejszej inwestycji, żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
440	<p>Proszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
441	<p>Nie do zaakceptowania jest planowanie i potencjalne wykonanie drogi rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 698- czyli wariantu 1A. Poprowadzenie drogi rowerowej według tego wariantu będzie się wiązać z koniecznością wycinki wielu drzew, w tym o wymiarach pomnikowych oraz drzew biocenotycznych będących siedliskami rzadkich i chronionych zwierząt, roślin, oraz grzybów- w tym porostów. Wariant ten będzie ingerował w teren rezerwatu przyrody im. Władysława Szafera. Wariant ten będzie również naruszał przepisy związane z ochrona siedlisk i ptaków na terenie obszaru natura 2000 PLC200004 Puszcza Białowieska. Z tego powodu wnioskuję o odrzucenie tego wariantu przebiegu trasy rowerowej oraz skupienie się na mniej inwazyjnych i niekolizyjnych wariantach 4 i 5.</p>
442	<p>Wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z zbyt dużą ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. <p>Z góry dziękuję za pozytywne rozpatrzenie mojego wniosku</p>
443	<p>W związku z planami budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża stanowczo domagam się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
444	<p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

445	<p>Gorąco popieram budowę ścieżek rowerowych, które ułatwiają przyjazny przyrodzie i zdrowy sposób przemieszczania się ludzi. Jednak budowa takich ścieżek w żadnym wypadku nie może powodować niszczenia obszarów cennych przyrodniczo. Ponadto poruszanie się ścieżką sąsiadującą z drogą nie jest zdrowe ani przyjemne i bardzo ogranicza możliwość obserwowania przyrody. Dlatego stanowczo żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
446	<ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
447	<p>Dzień dobry, Przesyłam wypełniony formularz</p>
448	<p>Treść zgłoszenia:</p> <p>„Ponieważ nie ma możliwości skorzystania z miejsca dla dzieci, proszę o zapewnienie dostępu dla mieszkańców do przestrzeni rekreacyjnej. W związku z planowaną inwestycją proszę o uwzględnienie potrzeb mieszkańców, w tym dzieci i osób starszych. Tak aby każdy mieszkaniec mógł korzystać z infrastruktury. Brak jest obecnie takich miejsc, co znacząco utrudnia codzienne funkcjonowanie.”</p>
449	<p>Sprzeciwiam się wariantowi 1A, który zakłada ogromną ingerencję w Puszcze Białowieską i jeden z najdłużej chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych: Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy.</p> <p>W projekcie jest pięć wariantów. Alternatywami dla szkodliwego przyrodniczo wariantu 1A, są: wariant 4 przez Tryb Hajnowski albo wariant 5 z najmniejszą skalą wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych.</p> <p>Dlatego w ramach konsultacji do rozwiązań projektowych wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, gdyż zakłada on ingerencję w rezerwat Szafera. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

450	<p>Sprzeciwiam się wariantowi 1A, który zakłada ogromną ingerencję w Puszcze Białowieską i jeden z najdłużej chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych: Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy.</p> <p>W projekcie jest pięć wariantów. Alternatywami dla szkodliwego przyrodniczo wariantu 1A, są: wariant 4 przez Tryb Hajnowski albo wariant 5 z najmniejszą skalą wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych.</p> <p>Dlatego w ramach konsultacji do rozwiązań projektowych wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, gdyż zakłada on ingerencję w rezerwat Szafera.2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
451	<p>Sprzeciwiam się wariantowi 1A, który zakłada ogromną ingerencję w Puszcze Białowieską i jeden z najdłużej chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych: Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy.</p> <p>W projekcie jest pięć wariantów. Alternatywami dla szkodliwego przyrodniczo wariantu 1A, są: wariant 4 przez Tryb Hajnowski albo wariant 5 z najmniejszą skalą wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych.</p> <p>Dlatego w ramach konsultacji do rozwiązań projektowych wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, gdyż zakłada on ingerencję w rezerwat Szafera.2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
452	<p>Sprzeciwiam się wariantowi 1A, który zakłada ogromną ingerencję w Puszcze Białowieską i jeden z najdłużej chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych: Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy.</p> <p>W projekcie jest pięć wariantów. Alternatywami dla szkodliwego przyrodniczo wariantu 1A, są: wariant 4 przez Tryb Hajnowski albo wariant 5 z najmniejszą skalą wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych.</p> <p>Dlatego w ramach konsultacji do rozwiązań projektowych wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, gdyż zakłada on ingerencję w rezerwat Szafera.2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

453	<p>Dzień dobry, jestem mieszkańcem gminy Hajnówka (wiejska) i aktywnym rowerzystą. Z infrastruktury rowerowej korzystam bardzo często np. szlak Green Velo z Hajnówki do Bud. Jestem z wykształcenia ekologiem (nie mylić z ekoterrorystą) i rozumiem potrzebę ochrony Puszczy Białowieskiej.</p> <p>Popieram budowę ścieżki rowerowej w wariancie asfaltowym, który sprawdzi się dla wszystkich użytkowników 2 kółek, również rowerów szosowych.</p> <p>Popieram wariant W5 jako optymalny dla budowy ścieżki rowerowej, wykorzystujący w dużej mierze istniejący korytarz komunikacyjny i prowadzący przez piękne puszczańskie tereny, co na pewno docenią osoby odwiedzające nasz region.</p> <p>Jeżeli wariant ścieżki wzdłuż DW jest przesądzony i powyższe uwagi nie mają znaczenia to i tak popieram budowę tej infrastruktury! W myśl zasady, że lepszy wróbel w garści niż gołąb na dachu.</p>
454	<p>Żądam: 1. odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
455	<p>Uważam, że wariant 1A jest opcją najbardziej szkodliwą dla przyrody Puszczy, oceniam ten wariant negatywnie i jestem za dalszym procedowaniem z wariantami 4. lub 5.</p>
456	<p>Uważam za niedopuszczalny pomysł, w którym kolejny raz człowiek pokazuje swoją krótkowzroczność oraz wyższość nad przyrodą i chce zniszczyć nieodwracalnie część unikatowego i zabytkowego lasu tylko i wyłącznie z samolubstwa i dla swojej przyjemności .</p> <p>Jestem na NIE!!!</p>
457	<p>Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
458	<p>Jestem przeciwny stworzeniu ścieżki rowerowej 1A. Budowa ta doprowadzi do niszczenia Puszczy Białowieskiej. Proszę o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły i dla przyrody bo prowadzi do wycinki wielu drzew na tym terenie, który przecież powinien być chroniony. Wnoszę o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5., które zakładają budowę po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych i nie wymagałyby wycinek. Byłem na tych terenach i jeździłem rowerem po wyznaczonych ścieżkach których jest wystarczająco.</p>
459	<p>Wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
460	<p>Sprzeciwiam się wariantowi 1A budowy drogi rowerowej. Wnoszę o przyjęcie wariantu 4 lub 5</p>
461	<p>Niniejszym składam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
462	<p>Zgłaszam swój sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy. Apeluję o dalsze procedowanie wariantów 4. lub 5.</p>
463	<p>sprzeciwu wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i zaapelowanie o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>

464	<p>1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
465	<p>Ja niżej podpisany miłośnik polskiej przyrody domagam się:</p> <p>1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p> <p>W razie wątpliwości proszę o kontakt na mój adres: cezaryj25@op.pl</p>
466	<p>Zwracam się z apelem o odrzucenie wariantu 1A i dalsze prace w oparciu o warianty 4 i 5 projektowanej ścieżki rowerowej</p>
467	<p>Domagam się:</p> <p>1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
468	<p>Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 689, która wiązałaby się z ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera.</p> <p>Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
469	<p>Po zapoznaniu się z przebiegiem proponowanych wariantów budowę ścieżki rowerowej między Hajnówką a Białowieżą apeluję o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły i dla przyrody, i rowerzystów. To najgorszy z rozważanych wariantów, ponieważ wiązałby się z wycinką wielu tysięcy drzew, w tym drzew pomnikowych z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz strefy ochrony UNESCO.</p> <p>Stanowczo postuluję o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5., które zakładają budowę ścieżki po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych i nie wymagałyby wycinek między Hajnówką a Białowieżą.</p>
470	<p>Sprzeciwiam się w sprawie budowy drogi dla rowerów w wariantcie 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy.</p> <p>Apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>

471	<p>Sprzeciwiam się budowie ścieżki rowerowej wariant 1A - wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 między Hajnówką a Białowieżą, ponieważ spowoduje to wycinkę drzew pomnikowych z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz strefy ochrony UNESCO.</p> <p>Proszę o dalsze procedowanie wariantów 4. lub 5., które zakładają budowę ścieżki po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych i nie będą wymagały wycinek.</p>
472	<p>Sprzeciwiam się wariantowi 1A, jako szkodliwemu dla przyrody, i apeluję o dalsze procedowania wariantów 4 lub 5</p>
473	<p>Przesyłam wypełniony formularz z moim stanowiskiem.</p>
474	<p>Jako biolog i przedstawicielka nauk społecznych (Uniwersytet Jagielloński) żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 689, która wiązałaby się z ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
475	<p>Dzień dobry,</p> <p>w załączeniu przesyłam głosy 5-ciu osób w sprawie projektu budowy drogi rowerowej Hajnówka-Białowieża.</p> <p>Dziękuję.</p>
476	<p>Jestem przeciwko ogromnej ingerencji w Puszcę Białowieską i jeden z najdłużej chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy. DLATEGO ŻĄDAM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ODRZUCENIA WARIANTU 1A, PREFEROWANEGO PRZEZ INWESTORA, WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ 698, KTÓRA WIĄZAŁABY SIĘ Z INGERENCJĄ W REZERWAT SZAFERA 2. PROCEDOWANIA WARIANTÓW 4 i 5, KTÓRE MINIMALIZUJĄ KONIECZNOŚĆ WYCINKI DRZEW 3. PRZEPROWADZENIA, DLA WYZNACZONYCH WARIANTÓW, PEŁNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO TEJ INWESTYCJI NA OBSZARY NATURA 2000 ORAZ OBSZAR OBIEKTU ŚWIATOWEGO DZIEDZICTWA UNESCO „PUSZCZA BIAŁOWIESKA”.
477	<p>Jestem przeciwko ogromnej ingerencji w Puszcę Białowieską i jeden z najdłużej chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy. DLATEGO ŻĄDAM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ODRZUCENIA WARIANTU 1A, PREFEROWANEGO PRZEZ INWESTORA, WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ 698, KTÓRA WIĄZAŁABY SIĘ Z INGERENCJĄ W REZERWAT SZAFERA 2. PROCEDOWANIA WARIANTÓW 4 i 5, KTÓRE MINIMALIZUJĄ KONIECZNOŚĆ WYCINKI DRZEW 3. PRZEPROWADZENIA, DLA WYZNACZONYCH WARIANTÓW, PEŁNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO TEJ INWESTYCJI NA OBSZARY NATURA 2000 ORAZ OBSZAR OBIEKTU ŚWIATOWEGO DZIEDZICTWA UNESCO „PUSZCZA BIAŁOWIESKA”.

478	<p>Jestem przeciwko ogromnej ingerencji w Puszcę Białowieską i jeden z najdłużej chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy. DLATEGO ŻĄDAM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ODRZUCENIA WARIANTU 1A, PREFEROWANEGO PRZEZ INWESTORA, WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ 698, KTÓRA WIĄZAŁABY SIĘ Z INGERENCJĄ W REZERWAT SZAFERA 2. PROCEDOWANIA WARIANTÓW 4 i 5, KTÓRE MINIMALIZUJĄ KONIECZNOŚĆ WYCINKI DRZEW 3. PRZEPROWADZENIA, DLA WYZNACZONYCH WARIANTÓW, PEŁNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO TEJ INWESTYCJI NA OBSZARY NATURA 2000 ORAZ OBSZAR OBIEKTU ŚWIATOWEGO DZIEDZICTWA UNESCO „PUSZCZA BIAŁOWIESKA”.
479	<p>Jestem przeciwko ogromnej ingerencji w Puszcę Białowieską i jeden z najdłużej chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy. DLATEGO ŻĄDAM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ODRZUCENIA WARIANTU 1A, PREFEROWANEGO PRZEZ INWESTORA, WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ 698, KTÓRA WIĄZAŁABY SIĘ Z INGERENCJĄ W REZERWAT SZAFERA 2. PROCEDOWANIA WARIANTÓW 4 i 5, KTÓRE MINIMALIZUJĄ KONIECZNOŚĆ WYCINKI DRZEW 3. PRZEPROWADZENIA, DLA WYZNACZONYCH WARIANTÓW, PEŁNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO TEJ INWESTYCJI NA OBSZARY NATURA 2000 ORAZ OBSZAR OBIEKTU ŚWIATOWEGO DZIEDZICTWA UNESCO „PUSZCZA BIAŁOWIESKA”.
480	<p>Jestem przeciwko ogromnej ingerencji w Puszcę Białowieską i jeden z najdłużej chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy. DLATEGO ŻĄDAM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ODRZUCENIA WARIANTU 1A, PREFEROWANEGO PRZEZ INWESTORA, WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ 698, KTÓRA WIĄZAŁABY SIĘ Z INGERENCJĄ W REZERWAT SZAFERA 2. PROCEDOWANIA WARIANTÓW 4 i 5, KTÓRE MINIMALIZUJĄ KONIECZNOŚĆ WYCINKI DRZEW 3. PRZEPROWADZENIA, DLA WYZNACZONYCH WARIANTÓW, PEŁNEJ OCENY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO TEJ INWESTYCJI NA OBSZARY NATURA 2000 ORAZ OBSZAR OBIEKTU ŚWIATOWEGO DZIEDZICTWA UNESCO „PUSZCZA BIAŁOWIESKA”.
481	<p>Zgłaszam sprzeciw wobec niebezpiecznego i szkodliwego przyrodniczo wariantu 1A. Opowiadam się za procedowaniem wariantu nr 5 z najmniejszą skalą wycinek, dzięki wykorzystaniu niezależonego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych. Żądam przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. NIE DLA WYLESIANIA PUSZCZY BIAŁOWIESKIEJ!</p>
482	<p>Sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>

483	<p>Proszę o odrzucenie wariantu 1A, który wiązałby się z ingerencją w rezerwat im. prof. Szafera, a rozpatrywanie wariantów 4 i 5 które minimalizują wycinkę drzew.</p> <p>Sam jestem rowerzystą i turystą i nie jestem zwolennikiem budowania ścieżek rowerowych poza miastem ponieważ istnieje wystarczająca sieć dróg, ścieżek do poruszania się na rowerze.</p> <p>Ale rozumiem, że są ludzie którzy takich ścieżek potrzebują.</p> <p>I przy wyborze lokalizacji takiej ścieżki powinniśmy się kierować najmniejszą ingerencją i maksymalnym wykorzystaniu tego co już istnieje.</p> <p>Wariant 1a poprowadzony wzdłuż drogi wymaga na całym odcinku poszerzenia i wycinki drzew (które są w rezerwacie przyrody).</p> <p>Dodatkowo zapewniam tych, którzy może sami nie jeżdżą na rowerze, że nie jest niczym miłym jechanie 20 km szerokim pasem wzdłuż drogi.....jeżeli już ktoś jedzie na rowerze do/przez Puszcze Białowieską to chciałby ten las mieć z dwóch stron bliżej siebie i jechać w bardziej intymnych warunkach a nie wzdłuż głównej drogi.</p> <p>Pamiętajmy, że Puszcza Białowieska to nasz SKARB!!!!</p> <p>Każda ingerencja, poszerzenie istniejącej infrastruktury to decyzja której się już nie cofnie.....</p>
484	<p>Jako wieloletnia miłośniczka i stała bywalczyni Puszczy Białowieskiej, w związku z wyjątkowym na skalę światową charakterem tego kompleksu leśnego i jego monumentalnym znaczeniem dla ochrony przyrody oraz dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego Polski wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. odrzucenie wariantu 1A inwestycji, który polega na budowie drogi dla rowerów wzdłuż drogi wojewódzkiej 698 Hajnówka-Białowieża. Wariant ten, preferowanego przez inwestora, oznacza poważną ingerencję w rezerwat im. Władysława Szafera polegającą m.in. na wycince drzew – w 2021 gdy próbowano zrealizować ten projekt wskazano, że wycinka objęłaby 4,4 tys. drzew, z czego 2000 w samym rezerwacie, w tym 200 o wymiarach pomnikowych; ponadto wariant ten może stworzyć zagrożenie dla rowerzystów w związku z wysokim natężeniem ruchu na drodze oraz rozwijanymi tu przez kierowców wysokimi prędkościami, na co wskazuje Stowarzyszenia Rowerowy Białystok (oraz czego osobiście doświadczyłam); 2. wybór jednego z wariantów, które minimalizują wpływ na przyrodę Puszczy i liczbę drzew przeznaczonych do wycinki - wariantu 4 lub 5; 3. przeprowadzenia dla wybranych wariantów procedury pełnej Oceny Oddziaływania na Środowisko tej inwestycji na obszar Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz na Obiekt Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
485	<p>Zdecydowanie sprzeciwiam się realizacji inwestycji w wariantcie 1A (wzdłuż drogi wojewódzkiej).</p> <p>Rozwiązanie to wiąże się z niedopuszczalną ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera oraz masową wycinką drzew, co stanowi zagrożenie dla unikalnych walorów przyrodniczych Puszczy Białowieskiej i obszarów Natura 2000.</p> <p>Wnoszę o procedowanie wariantów alternatywnych – nr 4 (przez Tryb Hajnowski) lub nr 5 (wzdłuż linii energetycznej i torów). Warianty te minimalizują konieczność wycinek, chronią dziedzictwo przyrodnicze UNESCO i są bezpieczniejsze dla użytkowników ścieżki.</p> <p>Oczekuję również przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania na środowisko dla wybranych wariantów.</p>
486	<p>Wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

487	Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy, gdyż wiąże się z wycinką tysięcy drzew, w tym drzew pomnikowych z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz strefy ochrony UNESCO. Jest to niedopuszczalne i dlatego apeluję bardzo proszę o dalsze procedowanie wariantów 4 lub 5, które zakładają budowę ścieżki rowerowej po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych i nie wymagałyby wycinek.
488	Jako osoba często przebywająca we wskazanym regionie i dla której zdrowy kompromis pomiędzy potrzebami ludzi oraz przyrody jest wartością nadrzędną wnioskuję o: 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora (wzdłuż drogi wojewódzkiej 698), którego wdrożenie wiązałoby się z ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Zwłaszcza, że istnieją bezpieczniejsze dla ludzi i przyrody alternatywy (warianty 4 i 5) 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew a nadal zabezpieczają potrzeby rowerzystów jak i potencjalnie umożliwiają dalszy rozwój turystyczny regionu i podnoszą jego atrakcyjność. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko, w szczególności na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
489	W ramach konsultacji ws. budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża zgłaszam następujące uwagi i wnoszę o : 1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora (Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich) wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się ze znaczną ingerencją w rezerwat im. Władysława Szafera (poprzez wycinkę znacznej ilości drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków). 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
490	Jako miłośnik przyrody i zdrowego rozsądku, sprzeciwiam się budowie ścieżki rowerowej według wariantu 1A. Proszę o odejście od tego skrajnie szkodliwego dla środowiska obszaru Natura 2000 oraz Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO- Puszcza Białowieska, wariantu. Proszę o rozpatrzenie wariantu nr 4, a najlepiej – nr 5. W obu przypadkach wycinki drzew będą najmniejsze i najmniej szkodliwe. Wnioskuję także o przeprowadzenie dla każdego wariantu pełnej i prawdziwej oceny oddziaływania na środowisko wyżej wymienionych obszarów.
491	W sprawie budowy drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka-Białowieża, wnoszę o odrzucenie wariantu 1A, preferowanego przez inwestora, przebiegającego wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 698, jako szkodliwego przyrodniczo. Realizacja tego wariantu wiąże się z bezpośrednią ingerencją w obszar rezerwatu im. Władysława Szafera i wycinką tysięcy drzew. Wnoszę o procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. Postuluję także przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
492	sprzeciwu wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i zaapelowanie o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
493	Protestuję przeciw budowie drogi rowerowej między Hajnówką i Białowieżą w wariantcie 1A, który jest sprzeczny z dobrostanem Puszczy Białowieskiej. Uważam warianty 4 i 5 planowanej inwestycji za mniej szkodliwe z punktu widzenia ochrony Puszczy.

494	<p>Oczekuję odrzucenia wariantu 1A , gdyż wiązałby się z niedopuszczalną ingerencją w środowisko przyrodnicze rezerwatu im. Szafera. Oczekuję procedowania wariantów 4 oraz 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew na terenie rezerwatu przyrody.</p> <p>Ponadto oczekuję przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO Puszcza Białowieska.</p>
495	<p>Wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p> <p>Puszcza Białowieska to najstarszy las Europy i tym samym jeden z najcenniejszych. Raz wycięte drzewa nie odrosną. Nie mamy prawa odbierać tych cennych przyrodniczo terenów następnym pokoleniom dla doraźnej korzyści w postaci drogi rowerowej.</p> <p>Dziedzictwo przyrodnicze to najcenniejsze co mamy i nie należy do konkretnych organów czy osób, ale do całego społeczeństwa.</p> <p>Jeszcze raz wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec wariantu 1A!</p>
496	<p>Przez ostatnie niemal 30 lat pracuję jako przewodnik wycieczek przyrodniczych m.in. w Puszczy Białowieskiej. Uważam, że ten unikalny na skalę Europy i Świata las powinien być maksymalnie chroniony przed ingerencją człowieka. To właśnie fakt, że Puszcza przez wieki opierała się wpływowi gospodarki stanowi o jej wyjątkowości przyrodniczej oraz atrakcyjności turystycznej.</p> <p>Dlatego uważam, że przy projektowaniu przebiegu ścieżki rowerowej Hajnówka - Białowieża należy:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucić wariant 1A preferowany przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 689, który wiązałby się z ingerencją w rezerwat im. Władysława Szafera.2. Procedować warianty 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzić dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. <p>Uważam, że droga rowerowa Hajnówka - Białowieża jest bardzo potrzebna, natomiast nie rozumiem dlaczego ma być budowana wzdłuż ruchliwej szosy. Zmniejsza to jej atrakcyjność dla turystów, ich bezpieczeństwo, a dodatkowo jest szkodliwe dla przyrody – spowoduje nieodwracalne szkody w najdłużej chronionym w Puszczy (od 1921r.) rezerwacie.</p>
497	<p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

498	<p>Jako osoba aktywnie poruszająca się rowerem po drogach w Puszczy Białowieskiej wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów (DDR) na odcinku Hajnówka – Białowieża według wariantu W5 (przy linii kolejowej nr 52). W mojej ocenie wariant W5 to rozwiązanie, które najlepiej zapewni bezpośrednie, bezpieczne i komfortowe połączenie między gminami Hajnówka i Białowieża.</p> <p>Proponowany przebieg DDR w dużej części prowadziłby po stosunkowo równej i utwardzonej trasie, bez znaczących przewyższeń. Trasa o długości ok. 17 673 m przebiegająca liniowo pozwoliłaby na płynną i przewidywalną jazdę, co jest istotne zarówno dla mieszkańców jak i turystów rowerowych. Taka droga zapewniłaby też komfort użytkowania drogi przez mniej doświadczonych rowerzystów oraz rodziny z dziećmi.</p> <p>Wariant W5 jest atrakcyjny z punktu widzenia turysty: zapewnia sprawny, bezpieczny i wygodny dojazd do Białowieży. Sprzyja to zwiększeniu liczby odwiedzin, wydłużeniu czasu pobytu i rozwojowi ruchu turystycznego w naszym regionie. Wariant W5 wykorzystuje istniejący korytarz przy linii kolejowej 52, to przestrzeń, która już jest przekształconą technicznie — jego adaptacja na DDR oznacza wykorzystanie powierzchni o mniejszej wartości przyrodniczej w porównaniu z przebiegiem przez nienaruszone fragmenty lasu (wariant W1), jak również ogranicza konieczność prowadzenia czasochłonnych procedur (wariant W4). Dla porównania: wariant W4 wymaga budowy 21 obiektów inżynierskich, natomiast wariant W5 jedynie 6 takich obiektów. Mniejsza liczba obiektów przekłada się na niższe koszty realizacji, krótszy czas budowy oraz mniejsze ryzyko przekroczeń budżetowych i opóźnień. Wariant W1 - trasa bliższa przy istniejącej drodze wojewódzkiej oznacza większą ekspozycję na ruch samochodowy, mniejszą separację i niższy komfort, a co za tym idzie poczucie bezpieczeństwa rowerzystów.</p> <p>Choć odcinek krótszy, nie zapewnia warunków preferowanych przez turystów i rodziny. Wariant W1 jest co prawda krótszy od propozycji wariantu W5, jednak pół kilometra dłuższa trasa nie jest dla mnie jako rowerzystki żadnym problemem. Ponadto, wybór istniejącego pasma przy torach nie wymaga masowych wycinek, co ogranicza potencjalne straty drzewostanu i zmniejsza długofalowe skutki hydrologiczne (np. zmiany w infiltracji) i erozję gleby. Wybór wariantu W5 przyczyni się do ochrony integralności ekosystemu leśnego oraz gatunków wrażliwych na zaburzenia korytarzy migracyjnych. Taka droga dla rowerów jest tutaj bardzo potrzebna! Uważam, że Wariant W5 jest najlepszym z przedstawionych w ramach konsultacji społecznych wariantów, by sprawnie dostać się rowerem z Hajnówki do Białowieży. W tej chwili droga DW689 ma unikalny charakter alei zamykających się ponad nią koronami drzew i tworzy wyjątkowy klimat. Wybór wariantu W1 zniszczy ten wyjątkowy element krajobrazu.</p>
-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

499	<p>Jestem zwolennikiem jedyne go, sensownego wariantu przebiegu drogi rowerowej Wariant W1A - ZDR - (1a pod wariant techniczny) z lokalizacją drogi dla rowerów zbliżonej względem krawędzi istniejącej jezdni do ok. 3,00m znajdującej się tuż za istniejącym/projektowanym rowem drogowym. Najmniej ingeruje w „drzewostan” jeżeli można to nazwać drzewostanem. Pewnie też technicznie jest najmniej uciążliwy do wykonania bo przebiega w pasie drogowym, a odległość 3 m od krawędzi jezdni jest wystarczająco bezpieczna dla rowerzystów. Wariant W1 (1a) czyli (9 m od krawędzi drogi) to świadome narażanie uczestników drogi rowerowej na niebezpieczeństwo utraty zdrowia lub śmierci z powodu stanu zdrowotnego „lasu” i drzew niebezpiecznych. Ponadto przebieg inną własnością gruntu poprzez jakiś tam obiekt chroniony typu „Rezerwat” skazany jest na niepowodzenie. Dalszy komentarz jest zbędny. Natomiast pomysłodawcy wariantu W1A - V50 należy pogratulować głupoty i braku wyobraźni. Lokalizacja przy krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej, jako powierzchnia oddzielona krawężnikiem drogowym i wyniesiona względem nawierzchni istniejącej jezdni na wysokość ok., 10-12cm to czyste szaleństwo. Ruch rowerowy przy krawędzi drogi wojewódzkiej niczym nie różni się od obecnej sytuacji, czyli po drodze wojewódzkiej. Ponadto wyniesienie krawężnika na 10-12 cm ponad drogę, przy jej obecnej szerokości to kolejne szaleństwo. Obecnie samochody osobowe z trudem mijają się wzajemnie na drodze tłukąc lusterka boczne, nie mówiąc już o samochodach ciężarowych czy autokarach. Prawie zawsze w takiej sytuacji trzeba uciekać na pobocze – więc gdzie? W tym wypadku na ścieżkę rowerową (oby nie w grupę rowerzystów). Wyniesienie ponad drogę na kilkanaście centymetrów (nawet przy niewielkiej prędkości to wypadek murowany). A jak pomysłodawca tego wariantu wyobraża zimowe utrzymanie drogi z taką różnicą poziomów pomiędzy drogą, a ścieżką rowerową? Gdzie odsuwać zwały śniegu?. Na ścieżkę rowerową? Pozostałe warianty przebiegu nadają się jedynie jako scenariusz do kabaretu. Przebieg wzdłuż linii kolejowej, czy drogami powiatowymi i leśnymi to nie są ścieżki rowerowe. To tylko wykorzystanie istniejących dróg do poruszania się rowerem. Efekt będzie taki, że rowerowy ruch turystyczny nadal będzie odbywał się tradycyjnie niebezpieczną drogą wojewódzką, a pieniądze zmarnowane. Przebieg ścieżki rowerowej drogami powiatowymi to analogiczne zagrożenie jak w przypadku drogi wojewódzkiej. Natomiast gruntowe, wyboiste drogi leśne i ich nawierzchnia po opadach deszczu czy po zimowych roztopach nikogo nie zachęci do jazdy rowerem. My rodowici mieszkańcy mamy świadomość, że środowiska naukowe, pseudoekolodzy i wynajęci aktywiści zablokują jedyny sensowny wariant drogi rowerowej W1A – ZDR. Dziwi tylko fakt, że PZDW w Białymstoku jako zarządca terenu pasa drogowego nie jest w stanie dokonać inwestycji na swoim terenie bez konsultacji społecznych przy ogromnym poparciu lokalnej społeczności.</p>
500	<p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 689, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
501	<p>Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy I jest zły i dla przyrody i dla rowerzystów . Wnoszę o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4 i 5.</p>
502	<p>Wniosek o odrzucenie wariantu 1A oraz o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5. planowanej inwestycji Wnoszę o rozprawę dotyczącą wyboru przebiegu planowanej trasy ścieżki rowerowej. Opcja 1A jest najbardziej szkodliwa dla środowiska, związana z nią wycinka drzew byłaby znaczącą stratą dla tego cennego obszaru przyrodniczego, których jest przecież coraz mniej w Polsce (także na świecie). Wycinka drzew nigdy nie jest dobrym rozwiązaniem, jeśli nie ma bezwzględnej konieczności dla takiego ruchu. Taka negatywna ingerencja w środowisko i bezpowrotna utrata bezcennych zasobów przyrodniczych odbije się też na atrakcyjności planowanej trasy – po pewnym czasie nawet osoby, które byłyby za takim rozwiązaniem przekonałyby się o tym, że byłby to duży błąd. Zamian wdrażać 1A., powinno się wybrać wariant nr 4 albo 5. Są to propozycje o wiele rozsądniejsze, wykorzystujące już istniejące trasy, co też pozwoliłoby zaoszczędzić i zmniejszyć także koszty tej inwestycji.</p>

503	<p>W związku z planowaną budową ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża, wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A – czyli opcji równoległej z drogą wojewódzką. Zrealizowanie tego wariantu wiązałoby się z ogromną ingerencją w Puszcę Białowieską i jeden z najdłuższych chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych - Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
504	<ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
505	<p>W związku z konsultacjami dotyczącymi budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 689, która wiązałaby się z ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
506	<p>Planowana przez PZDW inwestycja budzi poważny niepokój społeczny i przyrodniczy. Forsowany obecnie wariant zakłada wycinkę tysięcy drzew w sercu Puszczy Białowieskiej (w tym w rezerwacie im. Władysława Szafera). Warto przypomnieć, że podobne plany zostały już raz odrzucone przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w 2021 roku.</p> <p>Główne argumenty przeciwko obecnemu projektowi:</p> <p>Nieuwzględnienie alternatyw. Istnieją warianty wykorzystujące tereny już wylesione (linie energetyczne, tory), które minimalizują szkody w drzewostanie.</p> <p>Wątpliwa jakość turystyczna: Ścieżka bezpośrednio przy jezdni nie zapewnia rowerzystom ani bezpieczeństwa, ani kontaktu z naturą. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich może finansować ścieżkę wyłącznie przy okazji przebudowy drogi, a więc tylko w wariantcie biegnącym tuż przy jezdni. To jedyny powód, dla którego wariant 1A – choć najbardziej szkodliwy przyrodniczo i niebezpieczny dla samych rowerzystów jest forsowany. Apelujemy o wybranie wariantu 5 najmniejszą skalą wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych.</p>
507	<p>Postuluję wybór wariantów 4 lub 5 pozwalających uniknąć ekscesywnej wycinki drzew w rezerwacie im. Profesora Władysława Szafera</p> <p>Skoro zaplanowane zostały warianty drogi minimalizujące wycinkę, to należy je zastosować. Przecież ci, którzy przyjeżdżają do Puszczy chcą oglądać drzewa, a nie tysiny, szczególnie gdy poruszają się na rowerze.</p>

508	Postuluję wybór wariantów 4 lub 5 pozwalających uniknąć ekscesywnej wycinki drzew w rezerwacie im. Profesora Władysława Szafera
509	Chciałabym wyrazić sprzeciwu wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i zaapelowanie o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
510	Dzień dobry, w imieniu Fundacji Klub Myśli Ekologicznej wyrażam stanowczy sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie wariantów 4. lub 5., Wariant 4 przez Tryb Hajnowski albo wariant 5 z najmniejszą skalą wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych. Apeluję również o przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. Formularz konsultacji w załączeniu, pozdrawiam ciepło,
511	Wyrażam stanowczy sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie wariantów 4. lub 5. 3 marca 2026, Dzień Dzikiej Przyrody
512	Szanowni Państwo, w związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi w sprawie opracowania koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża, jako obywatel Rzeczypospolitej Polskiej żądam: 1. Odrzucenia wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, którego realizacja wiązałaby się z ingerencją w rezerwat im. Władysława Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. Mimo oczywistej korzyści z poprowadzenia drogi dla rowerów łączącej Hajnówkę z Białowieżą nie można robić tego kosztem jednego z najcenniejszych obszarów leśnych w Europie. To, że Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich może finansować drogę rowerową wyłącznie przy okazji przebudowy drogi, a więc tylko w wariantcie biegnącym tuż przy jezdni nie ma znaczenia w konfrontacji z wycinką tysięcy drzew i trwałą fragmentacją siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich jest podmiotem pracującym na rzecz Polski, jej obywateli i zasobów, a nie w celu zasobów tych niszczenia!

513	<p>Wnoszę o odrzucenie wariantu 1, który przewiduje konieczność wycinki dużej ilości drzew pod poszerzenie pasa drogowego drogi wojewódzkiej 689. Wykonanie ścieżki w tym wariantcie nie tylko przyczyni się do wycinki dużej ilości drzew, ale także wpłynie negatywnie na obecne walory krajobrazowe wzdłuż szosy. Obecnie węższa szerokość pasa drogowego powoduje, że korony drzew po obu stronach drogi tworzą zielony, atrakcyjny tunel. Po wycince drzew powstanie duża wyrwa, która nie będzie dla turystów poruszających się autami pełnić żadnej wizualnej atrakcji i poczucia przebywania w puszczy. Ponadto dla samych rowerzystów wrażenia komfortu poruszania się wzdłuż drogi znacząco się nie poprawią, gdyż dalej będą oni musieli pokonywać całą trasę w sąsiedztwie aut emitujących zanieczyszczenie hałasem i spalinami.</p> <p>W zamian za to preferujemy wykonanie ścieżki w wariantcie przebiegającym wzdłuż linii kolejowej. Dla rowerzystów dystans znacząco się nie zmieni, a będzie dużo atrakcyjniejszy krajobrazowo, a brak aut wpłynie na zmniejszenie przebodźcowania oraz większy komfort rekreacji. Ze ścieżki też oczywiście będą mogli korzystać mieszkańcy Białowieży i Hajnówki. Jadąc wzdłuż linii kolejowej również przyczyni się to do ich komfortu.</p> <p>Inwestycje rowerowe tworzone są z myślą o rowerzystach. Jako jeden z nich a także potencjalny użytkownik ścieżki w celach czy to krajoznawczych czy komunikacyjnych preferuję ścieżki, które nie są tworzone dużym kosztem przyrodniczym. Ścieżki powinny uwzględniać zachowywanie drzew, ich minimalną wycinkę a same drzewa, czy to alejowe czy leśne, powinny być traktowane, jako elementy zielonej infrastruktury, które minimalizują erozję wietrzną (spowalniającą poruszanie się rowerem) a także zacieniają szlaki (tworząc barierę ochronną przed promieniowaniem słonecznym i wysokimi temperaturami w okresie letnim).</p>
514	<p>W związku z prowadzonymi konsultacjami ws. budowy drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia proponowanego wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
515	<p>Proszę o :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
516	<p>Sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
517	<p>Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy. Apeluję o dalsze procedowanie wariantu 4. lub 5.</p>

518	<p>Niniejszym żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
519	<p>Wyrażam swój sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i gorąco apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
520	<p>Dzień dobry.</p> <p>Kierując się troską o najbardziej wartościowe zasoby leśne na terenie naszego kraju, ochronę polskiej przyrody oraz zdrowym rozsądkiem, zgłaszam swój sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy Białowieskiej i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p> <p>Uważam, że także dla rowerzystów wariant przejazdu po zmodernizowanych już istniejących drogach leśnych lub obszarach niezalesionych jest bardziej atrakcyjny i wartościowy, niż wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 między Hajnówką a Białowieżą i zapewne sporo tańszą inwestycją dla lokalnej społeczności.</p> <p>Nie mówiąc o nieodwracalnych stratach w przyrodzie, ponieważ wiązałoby się to z wycinką nawet kilku tysięcy drzew, w tym drzew pomnikowych z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz strefy ochrony UNESCO.</p> <p>Nowoczesne planowanie i projektowanie nie powinno pomijać aspektów dotyczących ochrony zasobów przyrodniczych i krajobrazowych, których utrata jest stratą nieodwracalną! Nie tylko dla obecnych mieszkańców tego regionu, ale także dla przyszłych pokoleń oraz dla turystów, dla których marną atrakcją jest kolejna asfaltowa ścieżka rowerowa, za cenę wycięcia bezcennych drzew i krzewów oraz zniszczenia naturalnych habitatów wielu leśnych stworzeń!</p> <p>Osoby podejmujące tak ważne decyzje powinny liczyć się nie tylko z doraźnym zaspokojeniem potrzeb jednej grupy społecznej, czy z jednym aspektem podejmowanych działań, a nawet nie z jednym wariantem ekonomicznym, lecz uwzględnić pełny obraz zysków i strat!</p> <p>Czego życzę Państwu przy podejmowaniu decyzji oraz wszystkim, którzy będą skutki tej decyzji w następnych latach ponosić.</p>
521	<p>Proszę o odrzucenie wariantu 1A planowanej budowie ścieżki rowerowej w Puszczy Białowieskiej, który przewiduje wycięcie dużej liczby drzew, również w rezerwacie i na obszarach Natura 2000. Zaproponowane są także warianty 4. lub 5., mniej ingerujące i bezpieczniejsze dla Puszczy, proszę o dalsze procedowanie tych wariantów drogi dla rowerów.</p>
522	<p>Jako miłośniczka przyrody dbająca o wspólne dobro narodowe oraz ochronę rezerwatów przyrody i szczególną ochronę gatunków rzadkich wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
523	<p>Protestuję przeciw wykorzystaniu Wariantu A ponieważ jest on niekorzystny dla Puszczy</p>

524	Wyrażam ogromny sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
525	Sprzeciwiam się wariantowi 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i zaapelowanie o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5
526	Zgłaszam swój sprzeciw wobec wariantu 1A. Proszę o dalsze procedowanie wariant 4 lub 5.
527	Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i zaapelowanie o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
528	sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i zaapelowanie o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
529	W sprawie budowy ścieżki rowerowej między Hajnówką a Białowieżą apeluję o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły i dla przyrody i rowerzystów i wnoszę o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5.
530	Postępujące zagrożenia środowiska Ziemi powinny skłaniać nas do pilnych działań w kierunku ochrony naturalnych zasobów naszego kraju, a najcenniejszym z nich pod względem przyrodniczym jest Puszcza Białowieska. Ze względu na to apeluję gorąco o zaniechanie prac nad projektem 1A planowanej ścieżki rowerowej łączącej Hajnówkę z Białowieżą, gdyż, o ile wiem, wiązałaby się ona z koniecznością wycinki znacznej liczby drzew, w tym pomnikowych, i znaczne naruszenie tkanki naturalnego zbiorowiska leśnego, jakim jest Puszcza. Bardzo proszę o dalsze procedowanie projektów 4. lub 5., gdyż one nie wiążą się z tak znaczną ingerencją w ten bezcenny obszar przyrodniczy. Mam nadzieję, że troska o nasze dziedzictwo naturalne przeważy nad innymi względami przy projektowaniu, a następnie realizowaniu projektu budowy ścieżki.
531	W związku z procedowaniem koncepcji budowy drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka - Białowieża wskazuję na konieczność: 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
532	W załączeniu wyrażam swoje stanowisko w konsultacjach społecznych. -- Z wyrazami szacunku
533	Przychylam się do odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. Jestem za przyjęciem wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. Jestem za przeprowadzeniem dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

534	<p>W związku z odbywającymi się konstatacjami społecznymi dotyczącymi budowy trasy rowerowej w okolicach Białowieży i Hajnówki wnioskuję o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - odstąpienie od zamiaru wycinania drzew, tym bardziej w rezerwacie przyrody, jakim jest Rezerwat im. Profesora W. Szafera - zachowanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych miejsc, przez które trasa jest planowana - ograniczenie negatywnego wpływu trasy rowerowej na środowisko przyrodnicze, w tym na zwierzęta (zastosowanie środków zmniejszających płoszenie zwierząt i ich zabijanie na tej trasie) - wybór takiego wariantu trasy, który nie łączy się z dużą ingerencją w środowisko przyrodnicze, a przede wszystkim nie pociąga za sobą redukcji w drzewostanie. Wnioskuję o nierealizowanie projektu w wariantcie przebiegu trasy nr 1, a wybór wariantu innego, np. 4 lub 5 - odstąpienie od czynności, które powodują bądź mogą spowodować degradację Rezerwatu Krajobrazowego im. Prof. Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 i strefy ochronnej UNESCO.
535	<p>Galeria zabezpieczona hasłem Link aktywny do: 02.04.2026 Hasło do plików: ***** Link do galerii: kliknij tutaj Załączone pliki: puszcza.pdf (418.27 kB)</p>
536	<p>sprzeciwu wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
537	<p>Apeluję o odrzucenie wariantu 1A budowy ścieżki rowerowej (wzdłuż drogi wojewódzkiej 698). Zarazem apeluję o procedowanie wariantów 4 i 5 Wariant1 wiązałby się z ogromną wycinką drzew i ogólnie z ingerencją w rezerwat Szafera. Warianty 4 i 5 minimalizują konieczność wycinki drzew. Ponadto, apeluje o przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.</p>
538	<p>sprzeciwu wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
539	<p>Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>

540	<p>Jako mieszkaniec Hajnówki i rowerzysta przemierzający puszczańskie tryby ale też i białowieską szosę od co najmniej 45 lat chciałbym zabrać głos w sprawie projektowanej ścieżki. To żadna przyjemność słuchać szumu aut zamiast szumu białowieskich dębów i wachać spaliny zamiast zapachu grzybów, kwiatów i leśnej wilgoci. Wariant 1a bezpowrotnie zniszczy wyjątkowe piękno białowieskiej szosy - są miejsca gdzie drzewa stykają się konarami nad szosą tworząc zielony tunel. Poza tym każdy rowerzysta który jeździł ścieżką wzdłuż szosy po zmroku wie jakim problemem są oślepiające światła jadących z naprzeciwka aut- jest to nie tylko niekomfortowe ale wręcz niebezpieczne .Ta ścieżka powinna być atrakcją turystyczną dla rowerzystów i rolkarzy ma służyć rekreacji a nie komunikacji. Z Białowieży do Hajnówki i z Hajnówki do Białowieży nikt nie jeździ rowerem do pracy czy też urzędu lub na zakupy. Według mnie najlepszy wariant to tryba hajnowska i puszczańskie wsie-tutaj rzeczywiście ta ścieżka mogłaby służyć do komunikacji lokalnym mieszkańcom Pogorzelec, Bud czy też Teremisek pragnącym dojechać rowerem do Białowieży a dzieci z puszczańskich wsi mogłyby korzystając z tej ścieżki bezpiecznie jeździć rowerem do szkoły czy też po prostu rekreacyjnie. Ruch samochodowy jest nieduży- tuż obok są atrakcje turystyczne takie jak wieża widokowa nad Narewką, szlak dębów w starej Białowieży, Żebra żubra, rezerwat pokazowy zwierząt, stare dęby i skansen w Budach i piękna panorama doliny Narewki. Zdecydowanie obstawiam właśnie ten wariant numer 4. Jednocześnie chciałbym negatywnie ustosunkować się do pomysłu zamknięcia szosy białowieskiej dla ruchu rowerowego jeżeli ścieżka będzie miała inny przebieg niż wzdłuż szosy do Białowieży. Jeździmy tą szosą zimą, jeździmy wcześniej rano gdy ruch jest niewielki, a przede wszystkim jeździmy od kilkudziesięciu lat, od dzieciństwa. Zamknięcie teraz tej drogi dla rowerów byłoby dla nas bardzo przykre i krzywdzące. Dodam jeszcze na zakończenie że wariant przebiegu ścieżki wzdłuż torów rowerowych, wariant 5, chociaż ze względów logistycznych na pewno lepszy niż wzdłuż szosy-nie wymaga wycinania żadnych drzew-nie jest dobrym pomysłem. Powstałaby najnudniejsza ścieżka rowerowa w Polscektórej "atrakcją" byłyby słupy elektryczne i kolejowy nasyp. Dlatego jeszcze raz powtarzam najlepszy wariant który wybieram to wariant numer 4- tryba hajnowska, Budy, Teremiski, Pogorzelec, Białowieża. Bardzo dziękuję.</p>
541	<p>Dzień Dobry, W załączeniu przesyłam nasz wniosek dot.konsultacji społecznych projektowanej drogi rowerowej na odcinku Hajnówka-Białowieża. Popieramy starania Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot o wybranie do dalszych konsultacji wariantów minimalizujących wycinkę drzew i przeprowadzenie pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji</p>
542	<ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
543	<p>sprzeciwu wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
544	<p>Wyrażam sprzeciwu wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i wnioskuję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
545	<p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

546	Wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża według wariantu W5.
547	Jako osoba zainteresowana zgłaszam następujące postulaty w sprawie planowanej inwestycji: 1. Odrzucenie wariantu 1A: Żądam odrzucenia tego wariantu ze względu na ingerencję w rezerwat Szafera, co zagroziłoby unikalnej przyrodzie. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5: Wnoszę o kontynuację wyłącznie tych wariantów, które minimalizują wycinkę drzew i szanują środowisko naturalne. 3. Pełna ocena oddziaływania na środowisko: Domagam się przeprowadzenia kompleksowej oceny wpływu wybranych wariantów na obszary Natura 2000 oraz Puszcze Białowieską (Obiekt Światowego Dziedzictwa UNESCO). Proszę o uwzględnienie tych postulatów, by chronić dziedzictwo przyrodnicze regionu dla przyszłych pokoleń.
548	Sprzeciwiam się wobec wariantu 1A jako najbardziej szkodliwego dla przyrody Puszczy. Jednocześnie apeluję o dalsze procedowanie wariantu 4. lub 5.
549	Uważam, że poprowadzenie ścieżki rowerowej w ten sposób, że jej budowa będzie się wiązać z wycinką paru tysięcy drzew w Puszczy Białowieskiej jest skandalem. Są inne warianty, które nie przewidują takiej skali wycinek, ponadto prowadzą ścieżkę rowerową trasą ciekawszą i oddaloną od drogi Hajnówka – Białowieża.
550	Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
551	Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A ścieżki rowerowej, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
552	żądam: 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
553	1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
554	Zgłaszam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy Białowieskiej i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
555	Napisałem, ale to jedna wielka bzdura..
556	Wnoszę o odrzucenie wariantu 1A planowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689. Realizacja tego wariantu wiązałaby się z istotną ingerencją w obszar Rezerwatu im. Władysława Szafera, teren Natura 2000 oraz strefę ochrony UNESCO, a także z wycinką znacznej liczby drzew, w tym drzew o charakterze pomnikowym. Uważam, że inwestycja infrastrukturalna nie powinna powodować nieodwracalnych strat przyrodniczych w jednym z najcenniejszych kompleksów leśnych w Europie. Wnoszę o dalsze procedowanie wyłącznie wariantów 4 lub 5, które wykorzystują istniejącą infrastrukturę drogową lub tereny niezalesione, minimalizując wpływ na środowisko naturalne.

557	<p>Kategorycznie sprzeciwiam się na wariant trasy rowerowej A1 . Jest to opcja najbardziej szkodliwa dla ekosystemu PUSZCZY! Apeluję o procedowanie wariantów 4 lub 5. Gdyż są mniejszym zagrożeniem dla Puszczy.</p>
558	<p>1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
559	<p>Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy (ponieważ wiązałby się z wycinką nawet kilku tysięcy drzew, w tym drzew pomnikowych z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz strefy ochrony UNESCO). Apeluję o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5., które zakładają budowę ścieżki rowerowej po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych i nie wymagałyby wycinek..</p>
560	<p>W związku z trwającymi konsultacjami dotyczącymi planowanej budowy ścieżki rowerowej w rejonie Puszczy Białowieskiej, stanowczo sprzeciwiam się realizacji tzw. wariantu 1A, zakładającego ingerencję w obszar Rezerwatu im. Władysława Szafera. Puszcza Białowieska jest dobrem o wyjątkowej wartości przyrodniczej, historycznej i kulturowej. Obszary objęte ochroną rezerwatową pełnią szczególną funkcję – są miejscem zachowania naturalnych procesów przyrodniczych oraz ochrony siedlisk i gatunków charakterystycznych dla lasów pierwotnych. Planowana wycinka nawet kilku tysięcy drzew w zabytkowym rezerwacie stanowiłaby poważną i nieodwracalną ingerencję w ten unikatowy ekosystem. Należy podkreślić, że rozważane są alternatywne warianty przebiegu trasy (m.in. W4 i W5), które nie wymagają tak daleko idącej ingerencji w obszary chronione. W sytuacji, gdy istnieją rozwiązania mniej szkodliwe dla środowiska, wybór wariantu prowadzącego do wycinki drzew w rezerwacie jest nieuzasadniony i sprzeczny z zasadą przezorności oraz priorytetem ochrony przyrody. Rozwój infrastruktury turystycznej i rowerowej jest istotny, jednak nie może odbywać się kosztem najcenniejszych obszarów przyrodniczych. Inwestycje w regionach o tak wyjątkowym znaczeniu powinny być planowane w sposób minimalizujący wpływ na środowisko oraz respektujący nadrzędny charakter ochrony przyrody. Wnoszę zatem o odrzucenie wariantu 1A oraz wybór jednego z alternatywnych przebiegów trasy (W4 lub W5), które pozwolą pogodzić rozwój infrastruktury z koniecznością zachowania integralności Puszczy Białowieskiej dla przyszłych pokoleń.</p>
561	<p>Budowa ścieżki rowerowej nie może niszczyć Puszczy Białowieskiej. Apeluję o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły i dla przyrody i rowerzystów i proponuję dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5., które zakładają jej budowę po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych i nie wymagałyby wycinek.</p>
562	<p>Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie wyłącznie z wariantami 4. lub 5.</p>
563	<p>Zgłaszam sprzeciw wobec niebezpiecznego i szkodliwego przyrodniczo wariantu 1A. Opowiadam się za procedowaniem wariantu nr 5 z najmniejszą skalą wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych. Żądamn przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. NIE DLA WYLESIANIA PUSZCZY BIAŁOWIESKIEJ!</p>

564	Budowa ścieżki rowerowej nie może niszczyć Puszczy Białowieskiej! Wnioskuje o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły i dla przyrody i wnoszę o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5., które zakładają budowę po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych i nie wymagałyby wycinek.
565	Jako osoba często przebywająca we wskazanym regionie i dla której zdrowy kompromis pomiędzy potrzebami ludzi oraz przyrody jest wartością nadrzędną wnioskuje o: 1. Zdecydowane odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora (wzdłuż drogi wojewódzkiej 698), którego wdrożenie wiązałoby się z ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Zwłaszcza, że istnieją bezpieczniejsze dla ludzi i przyrody alternatywy (warianty 4 i 5) 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew a nadal zabezpieczają potrzeby rowerzystów jak i potencjalnie umożliwiają dalszy rozwój turystyczny regionu i podnoszą jego atrakcyjność. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko, w szczególności na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
566	Sprzeciwiam się wariantowi 1A i apeluję o procedowanie wariantu 4 lub 5.
567	1. Żądam Odrzucenia wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. Drogi rowerowe mają być przyjazne dla przyrody, a nie wiązać się z niszczeniem przyrody. A wy nie wiadomo dlaczego chcecie dokonać masowych, trwałych i nienaprawialnych zniszczeń. Nowe drogi i ścieżki rowerowe to możecie sobie wytyczać na różnych nieużytkach, a nie przez tereny zalesione.
568	Uważam, że wariant 1A jest szkodliwy dla przyrody i Puszczy. Powinniśmy dbać o ten obszar i to powinno być priorytetem. Dlatego uważam, że warianty 4 czy 5 są lepsze i powinny być rozpatrywane w pierwszej kolejności.
569	Apeluję o odrzucenie wariantu 1A budowy ścieżek rowerowych w Puszczy Białowieskiej, który jest niekorzystny zarówno dla przyrody, jak i dla samych rowerzystów. Wnoszę o dalsze procedowanie wyłącznie wariantów 4. i 5., zakładających realizację inwestycji w oparciu o istniejące drogi leśne lub tereny niezalesione, bez konieczności wycinki drzew. Takie rozwiązania pozwolą pogodzić rozwój infrastruktury rowerowej z ochroną unikatowego ekosystemu Puszczy Białowieskiej.
570	Zdecydowanie sprzeciwiam się inwestycji budowy ścieżki rowerowej w wariantcie wymagającym wycinki drzew w obrębie kompleksu Puszczy Białowieskiej, oraz innych ingerencji w strukturę gleby, zmianę roślinności, robót ziemnych i pracy ciężkiego sprzętu na terenie Puszczy, nawet jeśli jest to teren przyległy do drogi. To miejsce jest cenne dlatego, że takich inwestycji tu dotychczas nie było, budowa ścieżki dewastująca przyrodę Puszczy jest fatalnym pomysłem.
571	1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

572	<p>W związku z planowaną budową ścieżki rowerowej przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża, żądam odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera i procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. Dodatkowo domagam się przeprowadzenia dla wybranych wariantów, pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.</p>
573	<p>Jako mieszkanka Hajnówki i zapalona rowerzystka po drogach i drózkach Puszczy Białowieżskiej uważam, że ścieżka rowerowa na trasie Hajnówka - Białowieża powinna powstać w/g wariantu W5 (przy linii kolejowej nr 52) w/g mojej oceny ten wariant jest najbardziej atrakcyjny turystycznie, krajoznawczo i bezpiecznie.</p> <p>Ścieżka w pełnej odległości od drogi wojewódzkiej będzie odseparowana od ruchu samochodowego co zapewni pełne bezpieczeństwo korzystającym z niej rowerzystom, jeżdżącym na rolkach, jak i pieszym z wózkami.</p> <p>Ponadto ten wariant nie wymaga masowej wycinki drzew co nie zniszczy walorów przyrodniczych puszczy oraz nie potrzebuje ingerencji w prywatne działki co podnosiłoby koszty jej wykonania</p>
574	<p>Domagam się:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.

575	<p>Uwagi do projektu ścieżki rowerowej wzdłuż DW 689</p> <p>1. Ochrona systemu korzeniowego i hydrologii (Przeciwko tradycyjnym nasypom)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Argument: Standardowa konstrukcja drogi (wykop, podbudowa z kruszywa, zagęszczanie mechaniczne) niszczy systemy korzeniowe drzew w pasie budowy oraz zmienia stosunki wodne. W Puszczy, gdzie gleba ma unikalną strukturę, ciężki sprzęt spowoduje nieodwracalną kompaktację (ubicie) gruntu. ● Postulat: Zastosowanie technologii lekkich kładek wyniesionych nad grunt (na mikropalach) w miejscach najcenniejszych przyrodniczo. Pozwala to na swobodny przepływ wód powierzchniowych i chroni korzenie przed odcięciem dopływu powietrza. <p>2. Ograniczenie szerokości pasa robót (Minimalizacja wycinek)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Argument: Projektowanie ścieżki zgodnie ze sztywnymi parametrami dróg klasy G lub Z (szerokie pobocza, rowy odwadniające, strefy bezpieczeństwa) wymusi wycinkę tysięcy drzew w rezerwacie. ● Postulat: Odstąpienie od standardowych parametrów technicznych na rzecz „ścieżki o charakterze parkowym/leśnym”. Ścieżka powinna być prowadzona krętym śladem, omijając cenne okazy drzew, nawet kosztem lokalnego zwężenia trasy lub rezygnacji z rowów odwadniających na rzecz drenażu francuskiego lub naturalnej retencji. <p>3. Inwazyjność materiałów budowlanych</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Argument: Zastosowanie betonu, asfaltu oraz kruszyw o zasadowym pH (np. tłuczeń wapienny) drastycznie zmienia chemizm gleby, co sprzyja ekspansji gatunków ruderalnych i obcych kosztom roślinności puszczańskiej. ● Postulat: Wykorzystanie materiałów neutralnych chemicznie lub nawierzchni mineralno-żywiczych, które są wodoprzepuszczalne i estetycznie lepiej komponują się z otoczeniem rezerwatu. <p>4. Bezpieczeństwo a „utrzymanie zieleni”</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Argument: Obawa o późniejsze wycinanie drzew „zagrożających bezpieczeństwu” (tzw. drzewa trudne) wzdłuż ścieżki. W rezerwacie martwe drewno jest kluczowym elementem ekosystemu. ● Postulat: Przyjęcie zasady, że to użytkownik wkracza w obszar dziki na własną odpowiedzialność (odpowiednie oznakowanie). Wykluczenie stosowania herbicydów (glifosatu) do utrzymania poboczy oraz ograniczenie koszenia do absolutnego minimum niezbędnego dla przejeźdności. <p>5. Ochrona korytarzy ekologicznych</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Argument: Standardowe barierki i wysokie krawężniki stanowią barierę nie do przebycia dla ptaków i małych ssaków. ● Postulat: Rezygnacja z krawężników wystających oraz instalacja płotków naprowadzających i przepustów dla małych zwierząt w miejscach przecinania się szlaków migracji.
576	<p>Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A budowy ścieżki rowerowej jako opcji najbardziej szkodliwej dla Puszczy Białowieskiej i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4 i 5. Każda wycinka drzew na obszarze Puszczy Białowieskiej jest dla niej zagrożeniem i prowadzi do powolnego jej niszczenia. Tym bardziej, że istnieje wiele dróg leśnych które można wykorzystać do przeprowadzenia ścieżki rowerowej, a nie budować nowe. Dotyczy to również obszarów sąsiadujących z Puszczą, m.in. Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera</p>

577	<p>Sprzeciwiam się realizacji wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy, nie wyobrażam sobie, żeby turystyka w puszczy miała być realizowana poprzez niszczenie drzewostanu! Na pewno nie posłuży to ani turystom, ani przyrodzie (może jedynie ktoś zarobi na wycince, ale przecież nie o to tu chodzi?). Proszę o dalsze procedowanie z wariantami 4 lub 5, jako bezpiecznymi dla puszczy, atrakcyjnymi dla turystów i zdecydowanie mniej kosztownymi dla realizacji projektu.</p>
578	<p>Wnioskuje za:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzuceniem wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, który wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowaniem wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzeniem dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
579	<p>Zgłaszam swój sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p> <p>Wariant 1A planowany wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 między Hajnówką a Białowieżą, to najgorszy z rozważanych wariantów, ponieważ wiązałby się z wycinką drzew, w tym pomników z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz ze strefy ochrony UNESCO.</p>
580	<p>Zgłaszam swój sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie wariantów 4. lub 5.</p>
581	<p>Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
582	<p>CHROŃMY NATURALNE SIEDLISKA ROŚLIN I ZWIERZĄT – jest ich coraz mniej i mniej i ,mniej ... Czy człowiek zawsze musi być na miejscu nr 1 ? Czy nie można współistnieć z naturą . Po co niszczyć drzewostan i budować następne utwardzone powierzchnie ? Jest droga przez las – nie jest to droga szybkiego ruchu . Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo rowerzystów można ograniczyć prędkość na tej drodze – szczególnie ,że nie jest zapewne bardzo uczęszczana . Można też ustawić znaki drogowe – z treścią UWAZAJ – ROWERY itp. będzie oszczędność środków inwestycyjnych oraz drzewa pozostaną w swoim środowisku .</p>
583	<p>Wnoszę sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy. Apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
584	<p>Dzień dobry</p> <p>Wysyłam poniższy formularz jako mój głos w konsultacjach społecznych nt nowej drogi rowerowej w Puszczy Białowieskiej.</p>

585

Analizując wszystkie za i przeciw wszystkich wariantów przedstawionych do konsultacji uważam, że najbardziej optymalny przebieg drogi dla rowerów (dalej DDR) zapewnia Wariant 1A-V50.

UZASADNIENIE

Tylko ten wariant najmniej ingeruje w środowisko przyrodnicze, a szczególnie leśne, Puszczy Białowieskiej. Wytrąca jednocześnie argumenty zwolenników ograniczania dróg i szlaków turystycznych w Obiekcie Światowego Dziedzictwa część polska Puszcza Białowieska. Takie ograniczenie jest przez nich postulowane w projekcie planu zarządzania obiektem.

Po oczyszczeniu pasa drogowego DW 689 z podrostów drzew, krzewów i drzew uzyskuje się praktycznie wystarczającą szerokość do poprowadzenia inwestycji. A ponieważ niemal cała szosa leży powyżej poziomu otaczającego terenu leśnego, nie wymaga to wykonywania głębokich rowów (po stronie białoruskiej w Puszczy Białowieskiej praktycznie nie ma rowów przy drogach), dzięki czemu zapobiega się poważnym konsekwencjom dla uczestników ruchu drogowego oraz ich pojazdów w przypadku wpadnięcia do rowu.

Należy rozważyć kwestię ograniczenia prędkości, a na pewno nie należy stawiać barier ochronnych między jezdnią szosy a DDR – nota bene w Białymstoku przy ul. 42 Pułku Piechoty w niektórych miejscach odległość chodnika i DDR od jezdni to około 1 m – tak jakby pieszych nie należało chronić tak jak rowerzystów tymi barierkami – tak jak to zrobiono np. wzdłuż DDR przy szosie DW 685!!!

Dodatkową i istotną zaletą Warianty 1A-V50 jest też to, że w minimalny sposób ingeruje w walory przyrodnicze Puszczy i mieści się w pasie drogowym oraz nie wymaga tak dużych ingerencji w substancję przyrodniczą jak pozostałe warianty – 2, 3, 4 i 5.

Wariant 5 tylko wydaje się najmniej szkodzącym przyrodzie – wcale takim nie jest. A dodatkowo, z uwagi na usytuowanie nie gwarantuje szybkiego dotarcia do potrzebujących pomocy – znaczne oddalenie od szosy DW 689 oraz trudna przejezdność leśnych dróg prowadzących do toru kolejowego. Drogi leśne zapewniające dojazd do DDR w tym wariantcie znajdują się w znacznych odległościach od siebie – przeważnie w odległości ok. 2 km, a w jednym przypadku nawet 4 km.

Nadto sama DDR w tej lokalizacji powinna być na tyle szeroka i o takiej nośności, by umożliwić dotarcie pojazdów ratowniczych na miejsce. Przecież najważniejsze jest zdrowie i życie ludzi. Ten wariant (5) DDR biegnie przez kilka terenów torfowiskowych i podmokłych, jest w sporej części zadrzewiony. Na tym terenie Lasy Państwowe zorganizowały polany pastwiskowe, łąki kośne właśnie dla chronionego prawem żubra i w sezonie od wiosny do jesieni żerują na nim dzikie zwierzęta: żubry, jelenie, sarny, dziki, a w ślad za nimi wilki. Zagrożeniem dla rowerzystów, jest też linia energetyczna. DDR będzie w tym miejscu o wiele większym zakłóceniem w siedlisko specjalnie zagospodarowane dla żubrów – gatunku chronionego na mocy Dyrektywy Siedliskowej i nie wyeliminuje ruchu rowerów z DW 680 przy której znajdują się w niewielkiej odległości ważniejsze atrakcje turystyczne!!!

Warianty 2, 3, 4 nie gwarantują ani bezpiecznego przejazdu, ani szybkiego dotarcia służb ratunkowych w sytuacji zagrożenia zdrowia i życia rowerzysty/rowerzystów. Poważnym zagrożeniem dla dużego ruchu rowerzystów będą przebiegające przez leśne drogi duże zwierzęta (żubry, jelenie, łosie, dziki i ganiające je wilki). Nadto wydłużają czas dojazdu z Hajnówki do Białowieży i w odwrotną stronę i nie spowodują rezygnacji rowerzystów z korzystania z DW 689.

Droga powiatowa 1651B przez wsie Budy, Teremiski i Pogorzelce jest jeszcze węższa niż DW 689, z przewężeniem przy mostku nad rz. Łutownia, kręta (z bardzo ostrym zakrętem w Teremiskach), a tym samym bardziej niebezpieczna dla rowerzystów i wcale nie wyeliminowałaby ruchu z DW 689, którą turyści nadal jechaliby do Rezerwatu Zwierząt, do osady Zwierzyniec z punktem informacyjnym oraz salami ekspozycyjnymi i Enklawy Białowieskiej.

Podsumowując najlepszym rozwiązaniem jest Wariant 1A w wersji V50. Ten wariant pozwoli na bezpieczną jazdę rowerem na całym odcinku DW 689 oraz najlepszy dojazd do głównych atrakcji turystycznych – Rezerwatu Pokazowego Zwierząt, do Enklawy Białowieskiej oraz do Osady Zwierzyniec. Ten wariant DDR będzie główną osią, od której odchodzą już wyznaczone szlaki turystyczne oraz tradycyjne drogi leśne i powiatowe do miejscowości i innych atrakcyjnych miejsc turystycznych.

586

nieczytelny

587	<p>Dzień dobry. Z drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka - Białowieża korzystam jako rowerzysta (rzadziej jako pasażer samochodu lub autobusu). Jeżdżę nią wyłącznie w celach rekreacyjnych. Zapoznałem się z przedstawionymi wariantami budowy drogi dla rowerów. Uważam, że jedynie wariant 5 daje realną poprawę warunków dla rowerzystów - ten zakładający wykonanie drogi dla rowerów wzdłuż linii kolejowej. Wszystkie warianty zakładające budowę drogi dla rowerów wzdłuż jezdni uważam za pogarszające możliwość jazdy rowerem w rozważanej relacji, ponieważ projektanci nigdy nie uwzględniają potrzeb rowerzystów jadących na dłuższych trasach (300-400 km dziennie) i związanej z tym konieczności pokonywania wszystkich skrzyżowań z drogami podporządkowanymi ze stałą prędkością 30-50 km/h. Wbrew potrzebom tej grupy rowerzystów projektuje się, zwłaszcza w rejonie skrzyżowań, łuki o małych promieniach i gwałtowne zmiany pochylenia nawierzchni. Najlepsze rozwiązanie poprawy warunków jazdy dla rowerzystów stanowiłoby wykonanie szerszej jezdni z pasami rowerowymi - szkoda, że nie zaproponowano w ogóle takiego wariantu. Inne, również dobre rozwiązanie, polegałoby na ustanowieniu na całym rozpatrywanym odcinku drogi ograniczenia prędkości do 50 km/h i pokryciu go w całości odcinkowymi pomiarami prędkości - to poprawiłoby nieco komfort rowerzystów jadących jezdnią. Tego również nie zaproponowano. W związku z przepisami Prawa o ruchu drogowym, wykluczającymi rowerzystów z jezdni, gdy równoległe do niej poprowadzona jest droga dla rowerów lub ciąg pieszo-rowerowy, stanowczo opowiadam się za zaniechaniem realizacji któregośkolwiek z wariantów zakładającego budowę drogi dla rowerów wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689, na jakimkolwiek jej odcinku. W przypadku wariantu 5 (jedynego akceptowalnego) proszę rozpatrzyć wyprostowanie planowanej drogi dla rowerów w miejscu 9+000 i ustalenie dla niej pierwszeństwa w tej lokalizacji, aby możliwa była płynna jazda wprost. Konieczna jest ciągłość asfaltu na całym odcinku.</p>
588	<p>Choć nie mieszkam w okolicy, to czasem odwiedzam turystycznie Puszcę Białowieską i chciałbym, aby zachowała się przynajmniej w takim stanie, w jakim jest obecnie. Dlatego, choć jestem zapalonym rowerzystą, chciałbym wyrazić swój sprzeciw wobec przebiegu drogi rowerowej w wariantcie nr 1A, który wymaga wycinki dużej ilości drzew.</p> <p>Wariant nr 5 wydaje się zarówno atrakcyjny dla rowerzystów, bo droga przebiegałaby cały czas w terenie zalesionym, z dala od ruchu samochodowego, jak i korzystniejszy dla przyrody, bo budowa drogi rowerowej wzdłuż istniejącej trasy kolejowej będzie wymagała mniejszej wycinki drzew i ingerencji w przyrodę.</p>
589	<p>Za najlepszy wariant prowadzenia drogi dla rowerów Białowieża – Hajnówka uznaję wariant 5 – wzdłuż torów kolejowych. Wiąże się on z najmniejszą skalą wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych. Wariant 5 jest również najkorzystniejszy z punktu widzenia ruchu turystycznego i rekreacyjnego.</p> <p>Niezależnie od wariantu przebiegu drogi dla rowerów negatywnie należy ocenić pomysł wprowadzenia zakazu jazdy rowerem po DW689. Ustawianie znaków zakazu jest nieuzasadnione ekonomicznie – znaki C-13(a) są wystarczające. Zakaz ruchu rowerów na jezdni może być również szkodliwy w okresie opadów śniegu, gołoledzi lub występowania zwalonych drzew lub prac budowlanych na drodze dla rowerów, kiedy droga dla rowerów jest nieprzejezdna, a mimo to rowerzyści nie mogą skorzystać z jezdni.</p>
590	<p>Zgłaszam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>

591	<p>W związku z przedstawioną koncepcją dotyczącą budowy drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża, żądam:</p> <p>Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
592	<p>W głowę zachodzę, jak można forsować taki idiotyczny pomysł, ale jak przypuszczam, bo jest z różnych względów „wygodny”.</p> <p>ŻĄDAM:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A 2. Procedowania wariantów, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranego wariantu pełnej oceny oddziaływania na środowisko. <p>Na koniec dodam: jestem zapalonym rowerzystą, anie nie dopuszczam do dewastacji przyrody kosztem wygody kogokolwiek.</p>
593	<p>W załączeniu przesyłam formularz dot. konsultacji.</p>
594	<p>Sprzeciwiam się realizacji preferowanego przez inwestora wariantu 1A budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689. Oznaczałoby to bardzo dużą ingerencję w Puszcę Białowieską, w tym w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera – jeden z najdłuższych chronionych obszarów przyrodniczych w Polsce. Według wcześniejszych założeń realizacja tej inwestycji wiązałaby się z wycinką tysięcy drzew, w tym także drzew o wymiarach pomnikowych, oraz z fragmentacją cennych siedlisk przyrodniczych.</p> <p>Puszcza Białowieska jest obszarem o wyjątkowej wartości przyrodniczej, objętym ochroną w ramach sieci Natura 2000 oraz wpisanym na listę Obiektów Światowego Dziedzictwa UNESCO. Planowanie infrastruktury w tak wrażliwym miejscu powinno w pierwszej kolejności minimalizować ingerencję w przyrodę.</p> <p>Dlatego wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A prowadzonego wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które znacząco ograniczają skalę wycinki drzew i ingerencję w las. 3. Przeprowadzenie pełnej oceny oddziaływania na środowisko dla rozważanych wariantów, w szczególności pod kątem wpływu na obszary Natura 2000 oraz Obiekt Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. <p>Rozwój infrastruktury rowerowej jest potrzebny, ale nie może odbywać się kosztem jednego z najcenniejszych przyrodniczo miejsc w Europie.</p>

595	<p>W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi przebiegu ścieżki rowerowej, zgłaszam swoje poparcie dla wariantu 1A – prowadzenia ścieżki wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689. Uważam ten wariant za najbardziej zasadny z punktu widzenia bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego. Obecnie droga wojewódzka nr 689 jest wąska i odbywa się na niej ruch zarówno samochodowy, jak i rowerowy, co stwarza realne zagrożenie dla rowerzystów.</p> <p>Pozostałe warianty nie rozwiązują tego problemu, ponieważ w większości prowadzą trasami, które już dziś są wykorzystywane i dostępne dla rowerzystów, co nie wyeliminowało ruchu rowerowego na DW 689. Nie przyczynią się więc do poprawy bezpieczeństwa na odcinku drogi wojewódzkiej nr 689.</p> <p>Dodatkowo wariant 1A należy uznać za najbardziej realny do realizacji, biorąc pod uwagę możliwości pozyskania środków finansowych na jego wykonanie.</p> <p>Realizacja wariantu 1A pozwoli na oddzielenie ruchu rowerowego od samochodowego na najbardziej niebezpiecznym odcinku, co znacząco zwiększy bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.</p>
596	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>składam uwagi jako fizyk modelujący ekosystemy i wielokrotny gość Białowieży i Teremisek, który dojeżdżał tam rowerem ze stacji kolejowej w Hajnówce.</p> <p>Wielokilometrowa podróż rowerowa przez tak piękny las jak Puszcza Białowieska ma sens z dala od ruchliwych arterii, czyli DW Hajnówka-Białowieża. Ruch rowerowy dużo bardziej skorzysta na udostępnieniu alternatywnych tras drogami leśnymi, niż na DDR wzdłuż DW – poza wyjątkami. Tymi wyjątkami są okolice celów podróży (informacja turystyczna Zwierzyniec, wjazd do Białowieży, wjazd do Hajnówki). Poza nimi np.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ślad obecnego zielonego szlaku pieszego (zwłaszcza jego długie proste odcinki) byłby dużo lepszym kandydatem trasy DDR niż budowa jej bezpośrednio wzdłuż DW - poprowadzenie szlaku wzdłuż torów kolejowych Hajnówka-Białowieża. <p>Obie trasy są na tyle bliskie drogi wojewódzkiej że przejmują jej funkcje, a jednocześnie nie są bezpośrednio przy niej.</p> <p>W każdym z wariantów istotna jest minimalizacja kosztu przyrodniczego i liczby wycinanych drzew. Bliskość ruchu wiąże się bezpośrednio z pokaźnym kosztem zdrowotnym – zwt. wdychaniem toksycznych tlenków azotu, pyłów PM10, znaczącym stresem związanym z hałasem. Przykłady badań:</p> <p>https://doi.org/10.1186/1476-069X-12-14 https://doi.org/10.1038/s41598-021-03111-3 https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2024.173559</p> <p>W tym dla polskich lokalizacji: https://doi.org/10.1016/j.jth.2015.04.502 (do pobrania z https://www.researchgate.net/publication/280717729_Burden_of_disease_caused_by_lo cal_transport_in_Warsaw_Poland)</p>
597	<p>Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy. Apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
598	<p>Zgłaszam sprzeciw wobec wariantu 1A przebiegu trasy rowerowej, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody i terenu Puszczy Białowieskiej. Jednocześnie apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4 lub 5.</p>

599	<p>Niniejszym zgłaszam SPRZECIW WOBEC WARIANTU 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie wariantu 4. lub 5., z uwzględnieniem stanowiska Stowarzyszenia Rowerowy Białystok, reprezentującego głównych użytkowników tego rodzaju drogi.</p> <p>Wariant 1A to najgorszy z rozważanych wariantów, ponieważ wiązałby się z wycinką nawet kilku tysięcy drzew, w tym drzew pomnikowych z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz strefy ochrony UNESCO. Jest on też najbardziej niebezpieczny dla samych rowerzystów.</p> <p>Warianty 4 i 5 nie wymagają wycinek, a co więcej, są bezpieczniejsze, zdrowsze i przyjemniejsze dla użytkowników.</p>
600	<p>Jako osoba, która nie mieszka w bezpośrednim sąsiedztwie puszczy, ale lubiąca spędzać czas w lasach tak pieszo jak i rowerowo uważam iż budowa drogi rowerowej w wariacie 1A jest złym pomysłem. Prowadzenie drogi rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej dla turysty nie jest atrakcyjną opcją. Turysta nie wybiera się do lasu by jeździć obok samochodów. Ponadto wariant ten, mimo pozoru wykorzystania istniejącego korytarza transportowego, generuje szereg krytycznych zagrożeń dla ekosystemu. Puszcza Białowieska jest unikalnym ekosystemem Europy.</p> <p>Budowa drogi rowerowej równoległe do trasy wojewódzkiej de facto poszerza istniejącą lukę w drzewostanie. Powoduje to zwiększenie penetracji światła i wiatru do wnętrza lasu, co niszczy unikalny mikroklimat Puszczy i sprzyja ekspansji gatunków obcych (inwazyjnych) co osoby takie jak ja bywające często w lasach obserwują nagminnie wzdłuż dróg leśnych i przy okazji różnych wycinek.</p> <p>Wytyczenie trasy w bezpośrednim sąsiedztwie drogi często wiąże się z koniecznością odwodnienia terenu lub naruszenia stosunków wodnych, co w przypadku podmokłych terenów Puszczy może prowadzić do zamierania starodrzewu. Drogi wojewódzkie są barierami ekologicznymi. Dołożenie obok nich dodatkowej infrastruktury zintensyfikuje ruch ludzki, co może zniechęcać większe ssaki (żubry, rysie, wilki) do przekraczania tego korytarza, skutecznie odcinając od siebie części kompleksu leśnego.</p> <p>Wariant 1A stoi w sprzeczności z zasadą minimalizacji wpływu na obszary Natura 2000, jeśli istnieją alternatywy o mniejszym stopniu oddziaływania na środowisko. Uważam, że inne warianty takie jak 4 i 5 po pierwsze będą bardziej atrakcyjne dla ruchu turystycznego, a po drugie mogą stanowić dobry kompromis między potrzebami turystyki a nadrzędnym celem ochrony dziedzictwa UNESCO. Warianty te zazwyczaj opierają się na już istniejących duktach leśnych, drogach pożarowych lub nasypach kolejek wąskotorowych. Dzięki temu minimalizuje się potrzebę nowej wycinki i „betonowania” dziewiczych terenów. Prowadzenie trasy z dala od głównej arterii samochodowej pozwala na lepsze skanalizowanie ruchu turystycznego w sposób kontrolowany, odciążając najbardziej wrażliwe strefy przy jednoczesnym udostępnieniu mniej cennych przyrodniczo fragmentów lasu. Droga rowerowa oddzielona od intensywnego ruchu kołowego jest bezpieczniejsza dla rodzin z dziećmi i lepiej wpisuje się w ideę turystyki zrównoważonej (eko-turystyki), oferując ciszę i bliskość natury, której nie zapewnia wariant 1A.</p> <p>Procedowanie wariantów 4 i 5 pozwala na dostosowanie nawierzchni do wymogów ochrony przyrody (np. nawierzchnie mineralne zamiast asfaltu), co jest łatwiejsze do przeforsowania na drogach o mniejszym natężeniu ruchu technicznego. W nawiązaniu do powyższego oraz w obliczu postępujących zmian klimatycznych i unikalności Puszczy Białowieskiej w skali europejskiej, apeluję o odrzucenie wariantu 1A jako skrajnie szkodliwego i podjęcie merytorycznych prac nad wariantami alternatywnymi.</p>
601	<p>Stanowczo sprzeciwiam się budowie drogi rowerowej na odcinku Hajnówka-Białowieża przebiegającej przez zabytkowy Rezerwat im. Władysława Szafera. Wnioskuje o odrzucenie wariantu przebiegu drogi 1A, który jest najbardziej szkodliwy dla przyrody, gdyż wiąże się z koniecznością wycinki tysięcy drzew w rezerwacie. Apeluję, by projekt ten procedować w oparciu o wariant W4 lub W5, niewymagające wycinek, i tym samym bezpieczniejsze dla Puszczy Białowieskiej i racjonalne.</p> <p>Puszcza jest wspólnym dobrem wszystkich Polaków, którą mamy obowiązek chronić i nie dopuszczać do jej niszczenia i trzebienia na potrzeby nowych dróg, skoro można wykorzystać drogi już istniejące.</p> <p>Wszelkie inwestycje w rejonie muszą uwzględniać dobro i wartość dzikiej przyrody, która jest najcenniejszym skarbem tej części kraju.</p>

602	<p>W obawie przed ogromną wycinką drzew pod budowę ścieżki rowerowej w rezerwacie. Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1 A, gdyż jest najbardziej szkodliwa dla przyrody puszczy i kłóci się z propagowaniem jazdy na rowerze jako nie szkodliwej dla środowiska. Proszę o dalsze procedowanie wariantów 4 lub 5. Ścieżki,</p>
603	<p>Budowa ścieżki rowerowej nie może niszczyć Puszczy Białowieskiej! Wnioskuje o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły i dla przyrody, i rowerzystów i dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5.</p>
604	<p>Chciałabym wyrazić swój sprzeciw wobec wariantu 1A ścieżki rowerowej . Jest to opcja najbardziej szkodliwa dla przyrody Puszczy , wpłynie w sposób znaczący na jej stan i doprowadzi do zniszczenia tak unikatowego obiektu przyrody . Rowery są pojazdami bardzo ekologicznymi , dlatego więc mają przyczynić się do zniszczenia przyrody przez nieodpowiednie usytuowanie ścieżki . Jestem pewna , że jest wiele innych możliwości usytuowania ścieżki rowerowej bez krzywdy i zniszczenia Puszczy Proszę więc o dalsze procedowanie z wariantami 4 i 5</p>
605	<p>Dzień dobry, Szanowni Państwo jestem po prostu zbulwersowana pomysłem budowy ścieżki rowerowej w tak cennym przyrodniczo regionie Polski! Nie rozumiem, dlaczego trzeba rujnować przyrodę kraju i usprawiedliwiać ją ścieżką rowerową! W całej Polsce dokonuje się na ogromną skalę wycinka tysięcy drzew, co prowadzi do trwałej fragmentacji siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy! Tak nie powinno być! 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
606	<p>Szanowni Państwo, w załączeniu do tej wiadomości wysyłam podpisany elektronicznie dokument w formacie .xml będący wypełnionym przeze mnie formularzem konsultacji społecznych. Będę wdzięczna, jeśli w razie problemów z odczytaniem pliku zostanę powiadomiona, aby rozwiązać problem.</p>

607	Apeluję o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły i dla przyrody i dla rowerzystów i wnoszę o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5., które zakładają budowę ścieżki rowerowej po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych, które nie wymagałyby wycinek. Nie widzę żadnego sensu w wycinaniu starych, często pomnikowych drzew po to aby stworzyć pseudo ekologiczną ścieżkę dla rowerzystów kosztem bezcennej przyrody, zwłaszcza, że są alternatywne rozwiązania nie ingerujące w ten bezcenny teren Puszczy Białowieskiej. Dość bezsensownym inicjatywom, które nie służą nikomu i niczemu oprócz wzbogacenia zasobów finansowych Lasów Państwowych!
608	Budowa ścieżki rowerowej nie może niszczyć Puszczy Białowieskiej! Apeluję o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły i dla przyrody i rowerzystów i wnoszę o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5., które zakładają jej budowę po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych i nie wymagałyby wycinek.
609	Zgłaszam wniosek odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, gdyż wiąże się to z ingerencją w rezerwat Szafera oraz procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. A także przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
610	Wnoszę o odrzucenie wariantu 1A. Zgłaszam prośbę o dalsze procesowanie wariantów 4. oraz 5. Dziękuję!
611	Stanowczo sprzeciwiam się budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża w wariantcie 1A, ponieważ przedsięwzięcie wymagałoby znacznego wycięcia drzew w unikalnym kompleksie leśnym Puszczy Białowieskiej. Droga może przecież zostać wykonana w wariantach 4 lub 5, niewymagających takiego zniszczenia drzew, oraz według mnie znacznie przyjemniejszych dla potencjalnych rowerzystów.

612

Jestem mieszkańcem powiatu Hajnówka i aktywnym uczestnikiem rowerowych wypraw po różnych drogach Puszczy Białowieskiej. Wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów (DDR) na odcinku Hajnówka – Białowieża według wariantu W5 (przy linii kolejowej nr 52).

1. Uzasadnienie

Jako osoba regularnie poruszająca się rowerem po drogach i aktywny uczestnik nieformalnej grupy Rowerowa Puszcza Białowieska znam realne potrzeby rowerzystów: zarówno mieszkańców, jak i turystów odwiedzających nasz region.

W mojej ocenie wariant W5 to rozwiązanie, które najlepiej odpowiada tym potrzebom: zapewni bezpośrednie, logiczne, bezpieczne i komfortowe połączenie między gminami Hajnówka i Białowieża.

2. Bezpieczeństwo i separacja ruchu

Droga zaprojektowana przy linii kolejowej 52 pozwoli na fizyczne odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego i tam, gdzie będzie to wymagane: od ruchu pieszego. Oddzielenie to znacząco zmniejszy ryzyko ewentualnych kolizji.

3. Komfort jazdy

Proponowany przebieg DDR w dużej części prowadziłby po stosunkowo równej i utwardzonej trasie, bez znaczących przewyższeń. Trasa o długości ok. 17 673 m przebiegająca liniowo pozwoliłaby na płynną i przewidywalną jazdę, co jest istotne zarówno dla mieszkańców jak i turystów rowerowych. Taka droga zapewniłaby też komfort użytkowania drogi przez mniej doświadczonych rowerzystów oraz rodziny z dziećmi.

4. Atrakcyjność turystyczna

Wariant W5 jest atrakcyjny z punktu widzenia turysty: zapewnia sprawny, bezpieczny i wygodny dojazd do Białowieży. Sprzyja to zwiększeniu liczby odwiedzin, wydłużeniu czasu pobytu i rozwojowi ruchu turystycznego w naszym regionie.

5. Argumenty i porównanie z proponowanymi innymi wariantami

Wariant W5 wykorzystuje istniejący korytarz przy linii kolejowej 52, to przestrzeń, która już jest przekształconą technicznie — jego adaptacja na DDR oznacza wykorzystanie powierzchni o mniejszej wartości przyrodniczej w porównaniu z przebiegiem przez nienaruszone fragmenty lasu (wariant W1), jak również ogranicza konieczność prowadzenia czasochłonnych procedur (wariant W4). Dla porównania: wariant W4 wymaga budowy 21 obiektów inżynierskich, natomiast wariant W5 jedynie 6 takich obiektów. Mniejsza liczba obiektów przekłada się na niższe koszty realizacji, krótszy czas budowy oraz mniejsze ryzyko przekroczeń budżetowych i opóźnień. W tej chwili droga DW689 ma unikalny charakter alei zamykających się ponad nią koronami drzew i tworzy wyjątkowy klimat. Wybór wariantu W1 zniszczy ten wyjątkowy element krajobrazu. Przebieg przy torach nie wymaga ingerencji w istniejące działki prywatne (wariant W4), co z kolei redukuje koszty kompensacji i konieczność wszczęcia dodatkowych procedur administracyjnych jakim byłyby podziały nieruchomości w celu przejęcia działek pod DDR czy wprowadzenia ograniczeń w korzystaniu z tych działek, przeprowadzenia dodatkowych konsultacji społecznych, uzyskania decyzji administracyjnych itd. Wariant W1 - trasa bliższa przy istniejącej drodze wojewódzkiej oznacza większą ekspozycję na ruch samochodowy, mniejszą separację i niższy komfort, a co za tym idzie poczucie bezpieczeństwa rowerzystów. Choć odcinek krótszy, nie zapewnia warunków preferowanych przez turystów i rodziny. Wariant W1 jest co prawda krótszy od propozycji wariantu W5, jednak pół kilometra dłuższa trasa nie jest dla mnie żadnym problemem. Ponadto, wybór istniejącego pasma przy torach nie wymaga masowych wycinek, co ogranicza potencjalne straty drzewostanu i zmniejsza długofalowe skutki hydrologiczne (np. zmiany w infiltracji) i erozję gleby. Wybór wariantu W5 przyczyni się do ochrony integralności ekosystemu leśnego oraz gatunków wrażliwych na zaburzenia korytarzy migracyjnych.

6. Promocja zrównoważonego transportu DDR sprzyja zwiększeniu ruchu rowerowego jako alternatywy wobec samochodu, co przyczynia się do redukcji emisji lokalnych zanieczyszczeń i hałasu. W dłuższej perspektywie pozytywnie wpływa to na jakość środowiska i komfort odwiedzin Puszczy. DDR przy linii kolejowej 52 to również okazja połączenia rozwoju turystyki z ochroną przyrody i np. do zorganizowania punktów informacyjnych oraz interpretacyjnych (np. tablic dotyczących przyrody Puszczy). Taka DDR - nowa nitka komunikacyjna! - jest tutaj bardzo potrzebna! Uważam, że Wariant W5 jest najlepszym z przedstawionych w ramach konsultacji społecznych wariantów, by sprawnie dostać się rowerem z Hajnówki do Białowieży i stąd moja refleksja na temat wyboru wariantu drogi dla rowerów.

613	<p>Nie ma mojej zgody na budowę ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 między Hajnówką a Białowieżą z projekt Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w wariantcie 1A. Z dostępnych mi informacji budzi on kontrowersje tak wśród przyrodników, jak i samych rowerzystów. Zostanie w ten sposób naruszony jeden z najstarszych obszarów chronionych w Polsce, czyli Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera w Puszczy Białowieskiej. Wariant 1A to spośród zaproponowanych opcja najbardziej szkodliwa dla przyrody Puszczy. Wnoszę o dalsze procedowanie z wariantem 4. lub z wariantem 5. Minimalizują one konieczność wycinki drzew. Wnoszę także o przeprowadzenie pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
614	<p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

615	<p>Witam.</p> <p>Domagam się odrzucenia wariantu 1A ścieżki rowerowej, forsowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698. Wariant ten jest najbardziej szkodliwy dla przyrody Puszczy Białowieskiej. Wiąże się z dewastacją Rezerwatu Szafera oraz wycinką nawet 4,4 tysiąca drzew, w tym 200 o wymiarze pomnikowym.</p> <p>Co więcej pomysł ten odrzucają też rowerzyści ponieważ jest to opcja najbardziej niebezpieczna i najmniej dla nich komfortowa.</p> <p>Lepszą przyrodniczo, a także bezpieczniejszą dla rowerzystów alternatywą są warianty: 4 przez Tryb Hajnowski lub 5 wzdłuż niezależonego pasa linii energetycznej i torów kolejowych (z najmniejszą skalą wycinek).</p> <p>Oczywiście dla obu tych wariantów niezbędne jest przeprowadzenie pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji (w szczególności na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”).</p> <p>Wydawać by się mogło, że skoro mieszkam na drugim końcu Polski to ta sprawa mnie nie dotyczy. To przecież tylko ścieżka rowerowa z dala od miejsca mojego zamieszkania. Ale to nie prawda. Potencjalna dewastacja Puszczy Białowieskiej dotyczy każdego Obywatela Polski, a nawet Świata. Nie bez powodu to Obiekt Światowego Dziedzictwa UNESCO. To obszar unikalny. Jedna z ostatnich, a może nawet ostatnia puszcza pierwotna w Europie. Powinniśmy ją chronić za wszelką cenę.</p>
616	<p>Proszę o ponowne rozpatrzenie propozycji wzięcia pod uwagę przede wszystkim wariantów W4 albo W5 pod budowę nowej drogi rowerowej zamiast wariantu 1A, który jest najbardziej szkodliwy przyrodniczo ponieważ wiąże się z wycinką dużej ilości drzew w rezerwacie im. Władysława Szafera.</p>
617	<p>Wnoszę o wytyczenie i wykonanie drogi dla rowerów w wariantcie nr 5. Uważam, że jest to rozwiązanie najbezpieczniejsze zarówno dla rowerzystów, jak i dla uczestników ruchu drogowego na drodze wojewódzkiej. Poprowadzenie drogi dla rowerów z dala od ruchu samochodowego zapewni znacznie wyższy poziom bezpieczeństwa niż wariant wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689.</p> <p>Jednocześnie opowiadam się za minimalną ingerencją w Puszcze Białowieską i ograniczenie wycinki drzew do niezbędnego minimum. Droga dla rowerów wzdłuż linii kolejowej nie tylko uatrakcyjni trasę i zwiększy liczbę planowanych wycieczek rowerowych, lecz przede wszystkim będzie bezpieczną alternatywą dla mieszkańców poruszających się rowerem między Hajnowką a Białowieżą.</p> <p>Jako członek Ursynowskiego Klubu Turystyki Rowerowej PTTK Vagabundus, mam doświadczenie w organizowaniu i uczestniczeniu w wycieczkach rowerowych, co pozwala mi ocenić znaczenie bezpiecznych tras dla lokalnej społeczności i turystów.</p>
618	<p>Pragnę nadmienić, że żeby wycinać kilka tysięcy drzew w Puszczy Białowieskiej, aby wybudować drogę rowerową według wariantu 1A to działania szkodliwe zarówno dla przyrody i jej mieszkańców jak i dla rowerzystów. Wygląda na to, że w Polsce prawie zawsze podejmuje się decyzje najbardziej szkodliwe dla obywateli, nawet jeśli możliwe są inne warianty budowy drogi nie wymagające niszczenia środowiska w takim stopniu tzn. wariant 4 i 5.</p>

619	<p>1. Jestem za odrzuceniem wariantu 1A - wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>2. Jestem za procedowaniem wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>3. Jestem za przeprowadzeniem dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
620	<p>Wnoszę o odrzucenie wariantu 1A przebiegu ścieżki rowerowej, gdyż jego przyjęcie oznaczałoby wycinkę kilku tysięcy drzew, w tym pomników przyrody, w Rezerwacie Krajobrazowym Władysława Szafera, na obszarze Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz w strefie ochrony UNESCO. Zwracam się z apelem o branie pod uwagę jedynie wariantów 4 i 5.</p>
621	<p>Szanowni Państwo, Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku Biuro Projektów Value Engineering Sp. z o. o.</p> <p>W dzisiejszych czasach jest to pomysł bardzo szkodliwy i niszczący- jestem rowerzystką całe życie, ale takich ścieżek rowerowych, kosztem wspaniałej przyrody - po stokroć nie chcę!</p> <p>Zgłaszam sprzeciw sprzeciwu wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantu 4. lub 5.</p> <p>Puszcza Białowieska jest skarbem - zagrożony jest zabytkowy Rezerwat im. Władysława Szafera, gdzie pod topór może pójść nawet kilka tysięcy drzew pod budowę nowej ścieżki rowerowej. Nie chcę takiej ścieżki, takim kosztem.</p> <p>Czy przy dzisiejszych możliwościach nie można tego zrobić inteligentniej?</p> <p>Nie wierzę- na pewno jest wiele możliwości, wtapiających się i doceniających ogrom bogactwa jakim jest nasza przyroda, która wymaga też szacunku.</p> <p>Mówi o tym każde zdanie encykliki Laudato Si - Papieża Franciszka, aby decyzje o inwestycjach przede wszystkim szanowały te zasoby przyrodnicze, które już mamy, a które można stracić zupełnie niepotrzebnie.</p> <p>Polska jest liderem utraty zieleni (Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot)- niech ten projekt nie będzie kolejnym krokiem w tym szkodliwym kierunku- niech będzie chlubnym przykładem inteligencji, która oznacza źródłowo zdolność do dostosowania się do takiego skarbu, który posiadamy- Puszczy Białowieskiej.</p>

622	<p>Wyrażam sprzeciw projektu budowy ścieżki rowerowej w wariantcie 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 między Hajnówką a Białowieżą. Ścieżka rowerowa, która sprzyja ekologicznemu przemieszczaniu się, nie może jednocześnie tej ekologii szkodzić i prowadzić do konieczności wycinki kilku tysięcy drzew, w tym pomników przyrody z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz strefy ochrony UNESCO. Nie może także prowadzić do fragmentacji siedlisk gatunków zwierząt, które są rzadkością w skali Europy. Ponadto ścieżka rowerowa, kojarzona ze zdrowym trybem życia, utworzona wzdłuż drogi z transportem samochodowym, godzi w sens i ogólne założenie takiego przedsięwzięcia. Jeśli ma to sprzyjać rozwojowi turystyki, tym bardziej ścieżka powinna prowadzić przez obszary oddalone od zanieczyszczeń spalinami. Ścieżka rowerowa wzdłuż drogi wojewódzkiej to żadna atrakcja. Ścieżki wśród dróg mamy w każdym większym mieście. Jazda w spalinach nie jest marzeniem osób, które preferują przemieszczanie się rowerem.</p> <p>Z uwagi na powyższe uzasadnienia, wnoszę o odrzucenie wariantu 1A i wzięcie pod uwagę jedynie wariantu 4 i 5, które przewidują powstanie ścieżki na istniejących szlakach, obejmujących drogi leśne oraz obszary niezalesione. W obliczu szybko postępujących zmian klimatycznych nie możemy sobie dłużej pozwolić na stare myślenie o inwestycjach, polegające na dostosowywaniu przyrody do ludzi. Tym razem to my, jako ludzkość, zacznijmy dostosowywać się do przyrody, szczególnie jeśli obejmuje ona tak unikatowe środowisko.</p>
623	<p>W związku z propozycją budowy ścieżki rowerowej między Hajnówką a Białowieżą, domagam się odrzucenia wariantu W1 (1a) oraz pod wariantów technicznych W1A - ZDR i W1A - V50, które biegną wzdłuż drogi DW698. Budowa ścieżki rowerowej na tej trasie będzie wiązać się z silną ingerencją w środowisko naturalne Rezerwatu Krajobrazowego im. W Szafera. Efektem będzie wycinka tysięcy drzew, w tym kilkusetletnich okazów o wymiarach pomnikowych, oraz zniszczenie siedlisk wielu chronionych gatunków. Szkody te będą miały charakter trwały, nie będzie można ich w żaden sposób skompensować. Ze względu na duży ruch samochodowy na trasie Hajnówka-Białowieża, użytkownicy ścieżki rowerowej będą narażeni na czynniki szkodliwe zagrażające zdrowiu i życiu, w tym na niebezpieczeństwo kolizji z samochodami, hałas i wdychanie spalin.</p> <p>Dlatego, biorąc pod uwagę ochronę zdrowia i życia osób korzystających ze ścieżki rowerowej oraz ochronę walorów przyrodniczych Rezerwatu Krajobrazowego im. W Szafera, stanowczo domagam się procedowania wariantów 4 i 5 oraz przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji, w celu określenia wpływu na obszar Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
624	Brak załącznika
625	<p>Wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

626	<p>Jestem aktywną uczestniczką rowerowych wypraw po różnych drogach Puszczy Białowieskiej oraz współorganizatorką rajdów rowerowych. W imieniu własnym i jako praktyczny użytkownik tej infrastruktury wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów (DDR) na odcinku Hajnówka – Białowieża według wariantu W5 (przy linii kolejowej nr 52).</p> <p>1) Uzasadnienie Jako osoba regularnie poruszająca się rowerem po drogach i aktywna uczestniczka nieformalnej grupy Rowerowa Puszcza Białowieska znam realne potrzeby rowerzystów: zarówno mieszkańców, jak i turystów odwiedzających nasz region. W mojej ocenie wariant W5 to rozwiązanie, które najlepiej odpowiada tym potrzebom: zapewni bezpośrednio, logiczne, bezpieczne i komfortowe połączenie między gminami Hajnówka i Białowieża. 2) Bezpieczeństwo i separacja ruchu Droga zaprojektowana przy linii kolejowej 52 pozwoli na fizyczne odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego i tam, gdzie będzie to wymagane: od ruchu pieszego. Oddzielenie to znacząco zmniejszy ryzyko ewentualnych kolizji. 3) Komfort jazdy Proponowany przebieg DDR w dużej części prowadziłby po stosunkowo równej i utwardzonej trasie, bez znaczących przewyższeń. Trasa o długości ok. 17 673 m przebiegająca liniowo pozwoliłaby na płynną i przewidywalną jazdę, co jest istotne zarówno dla mieszkańców jak i turystów rowerowych (szutrowych i gravelowych). Taka droga zapewniłaby też komfort użytkownika drogi przez mniej doświadczonych rowerzystów oraz rodziny z dziećmi. 4) Atrakcyjność turystyczna Wariant W5 jest atrakcyjny z punktu widzenia turysty: zapewnia sprawny, bezpieczny i wygodny dojazd do Białowieży. Sprzyja to zwiększeniu liczby odwiedzin, wydłużeniu czasu pobytu i rozwojowi ruchu turystycznego w naszym regionie. 5) Argumenty i porównanie z proponowanymi innymi wariantami Wariant W5 wykorzystuje istniejący korytarz przy linii kolejowej 52, to przestrzeń, która już jest przekształconą technicznie — jego adaptacja na DDR oznacza wykorzystanie powierzchni o mniejszej wartości przyrodniczej w porównaniu z przebiegiem przez nienaruszone fragmenty lasu (wariant W1), jak również ogranicza konieczność prowadzenia czasochłonnych procedur (wariant W4). Dla porównania: wariant W4 wymaga budowy 21 obiektów inżynierskich, natomiast wariant W5 jedynie 6 takich obiektów. Mniejsza liczba obiektów przekłada się na niższe koszty realizacji, krótszy czas budowy oraz mniejsze ryzyko przekroczeń budżetowych i opóźnień. W tej chwili droga DW689 ma unikalny charakter alei zamykających się ponad nią koronami drzew i tworzy wyjątkowy klimat. Wybór wariantu W1 zniszczy ten wyjątkowy element krajobrazu. Przebieg przy torach nie wymaga masowych wycinek, co ogranicza potencjalne straty drzewostanu i zmniejsza długofalowe skutki hydrologiczne (np. zmiany w infiltracji) i erozję gleby. Wybór wariantu W5 przyczyni się do ochrony integralności ekosystemu leśnego oraz gatunków wrażliwych na zaburzenia korytarzy migracyjnych. 6) Promocja zrównoważonego transportu DDR sprzyja zwiększeniu ruchu rowerowego jako alternatywy wobec samochodu, co przyczynia się do redukcji emisji lokalnych zanieczyszczeń i hałasu. W dłuższej perspektywie pozytywnie wpływa to na jakość środowiska i komfort odwiedzin Puszczy. DDR przy linii kolejowej 52 to również okazja połączenia rozwoju turystyki z ochroną przyrody i np. do zorganizowania punktów informacyjnych oraz interpretacyjnych (np. tablic dotyczących przyrody Puszczy). Taka DDR - nowa nitka komunikacyjna! - jest tutaj bardzo potrzebna! Uważam, że Wariant W5 jest najlepszym z przedstawionych w ramach konsultacji społecznych wariantów, by sprawnie dostać się rowerem z Hajnówki do Białowieży i stąd moja refleksja na temat wyboru wariantu drogi dla rowerów.</p>
627	<p>Jestem aktywnym uczestnikiem rowerowych wypraw po różnych drogach Puszczy Białowieskiej oraz współorganizatorem rajdów rowerowych. W imieniu własnym i jako praktyczny użytkownik tej infrastruktury wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów (DDR) na odcinku Hajnówka – Białowieża według wariantu W5 (przy linii kolejowej nr 52).</p> <p>1. Uzasadnienie Jako osoba regularnie poruszająca się rowerem po drogach i aktywny uczestnik nieformalnej grupy Rowerowa Puszcza Białowieska znam realne potrzeby rowerzystów: zarówno mieszkańców, jak i turystów odwiedzających nasz region. W mojej ocenie wariant W5 to rozwiązanie, które najlepiej odpowiada tym potrzebom: zapewni bezpośrednio, logiczne, bezpieczne i komfortowe połączenie między gminami Hajnówka i Białowieża.</p> <p>2. Bezpieczeństwo i separacja ruchu Droga zaprojektowana przy linii kolejowej 52 pozwoli na fizyczne odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego i tam, gdzie będzie to wymagane: od ruchu pieszego. Oddzielenie to znacząco zmniejszy ryzyko ewentualnych kolizji.</p> <p>3. Komfort jazdy Proponowany przebieg DDR w dużej części prowadziłby po stosunkowo równej i utwardzonej trasie, bez znaczących przewyższeń. Trasa o długości ok. 17 673 m przebiegająca liniowo pozwoliłaby na płynną i przewidywalną jazdę, co jest istotne zarówno dla mieszkańców jak i turystów rowerowych. Taka droga zapewniłaby też komfort użytkownika drogi przez mniej doświadczonych rowerzystów oraz rodziny z dziećmi.</p> <p>4. Atrakcyjność turystyczna Wariant W5 jest atrakcyjny z punktu widzenia turysty: zapewnia sprawny, bezpieczny i wygodny dojazd do Białowieży. Sprzyja to zwiększeniu liczby odwiedzin, wydłużeniu czasu pobytu i rozwojowi ruchu turystycznego w naszym regionie.</p> <p>5. Argumenty i porównanie z proponowanymi innymi wariantami Wariant W5 wykorzystuje istniejący korytarz przy linii kolejowej 52, to przestrzeń, która już jest przekształconą technicznie — jego adaptacja na DDR oznacza wykorzystanie powierzchni o mniejszej wartości przyrodniczej w porównaniu z przebiegiem przez nienaruszone fragmenty lasu (wariant W1), jak również ogranicza konieczność prowadzenia czasochłonnych procedur (wariant W4). Dla porównania: wariant W4 wymaga budowy 21 obiektów inżynierskich, natomiast wariant W5 jedynie 6 takich obiektów. Mniejsza liczba obiektów przekłada się na niższe koszty realizacji, krótszy czas budowy oraz mniejsze ryzyko przekroczeń budżetowych i opóźnień. W tej chwili droga DW689 ma unikalny charakter alei zamykających się ponad nią koronami drzew i tworzy wyjątkowy klimat. Wybór wariantu W1 zniszczy ten wyjątkowy element krajobrazu. Przebieg przy torach nie wymaga ingerencji w istniejące działki prywatne (wariant W4), co z kolei redukuje koszty kompensacji i konieczność wszczęcia dodatkowych procedur administracyjnych jakim byłyby podziały nieruchomości w celu przejęcia działek pod DDR czy wprowadzenia ograniczeń w korzystaniu z tych działek, przeprowadzenia dodatkowych konsultacji społecznych, uzyskania decyzji administracyjnych itd.</p>

	<p>Wariant W1 - trasa bliższa przy istniejącej drodze wojewódzkiej oznacza większą ekspozycję na ruch samochodowy, mniejszą separację i niższy komfort, a co za tym idzie poczucie bezpieczeństwa rowerzystów. Choć odcinek krótszy, nie zapewnia warunków preferowanych przez turystów i rodziny. Wariant W1 jest co prawda krótszy od propozycji wariantu W5, jednak pół kilometra dłuższa trasa nie jest dla mnie jako rowerzysty żadnym problemem. Ponadto, wybór istniejącego pasma przy torach nie wymaga masowych wycinek, co ogranicza potencjalne straty drzewostanu i zmniejsza długofalowe skutki hydrologiczne (np. zmiany w infiltracji) i erozję gleby.</p> <p>Wybór wariantu W5 przyczyni się do ochrony integralności ekosystemu leśnego oraz gatunków wrażliwych na zaburzenia korytarzy migracyjnych.</p> <p>6. Promocja zrównoważonego transportu</p> <p>DDR sprzyja zwiększeniu ruchu rowerowego jako alternatywy wobec samochodu, co przyczynia się do redukcji emisji lokalnych zanieczyszczeń i hałasu. W dłuższej perspektywie pozytywnie wpływa to na jakość środowiska i komfort odwiedzin Puszczy.</p> <p>DDR przy linii kolejowej 52 to również okazja połączenia rozwoju turystyki z ochroną przyrody i np. do zorganizowania punktów informacyjnych oraz interpretacyjnych (np. tablic dotyczących przyrody Puszczy).</p> <p>Taka DDR - nowa nitka komunikacyjna! - jest tutaj bardzo potrzebna! Uważam, że Wariant W5 jest najlepszym z przedstawionych w ramach konsultacji społecznych wariantów, by sprawnie dostać się rowerem z Hajnówki do Białowieży i stąd moja opinia na temat wyboru wariantu drogi dla rowerów.</p>
628	<p>Niniejszym apeluję o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły dla przyrody. Wnoszę o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4 i 5 które zakładają budowę ścieżki po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych i nie wymagałyby wycinek.</p>
629	<p>Jako wielbiciel Puszczy Białowieskiej pragnę oprotestować pomysł kolejnej wycinki drzew w Puszczy. Nie wolno jej niszczyć, więc proszę o porzucenie pomysłu ścieżki rowerowej - wariant 1A.</p> <p>Wnoszę o procedowanie wariantu 4 lub 5.</p> <p>Z puszczańskim pozdrowieniem Jan Lemanek</p>
630	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jestem za zdecydowanym odrzuceniem wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Popieram procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Oczekuję przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza-Białowieska”. <p>Ponadto uważam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Droga wojewódzka 689 jest obecnie tak zaprojektowana, że stwarza realne zagrożenie dla rowerzystów i pieszych – brak progów zwalniających, wyraźnej infrastruktury ochronnej ani stref ograniczonego ruchu powoduje, że auta poruszają się z dużą prędkością, zagrażając bezpieczeństwu ludzi oraz dzikich i chronionych zwierząt. <p>Każda inwestycja powinna uwzględniać bezpieczeństwo użytkowników nie tylko samochodów, ale też rowerzystów i pieszych, tak aby ścieżki rowerowe były projektowane w sposób minimalizujący ryzyko wypadków i fragmentację siedlisk przyrodniczych.</p> <p>Jechałem tą drogą kilkakrotnie rowerem z żoną i dziećmi. Dramat.</p>
631	<p>Wariant ścieżki 1A jest nieakceptowalny. Wnoszę o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4 lub 5.</p>

632	Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i zaapelowanie o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
633	Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i tzaapelowanie o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
634	Zgłaszam sprzeciwu wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i zaapelowanie o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
635	Zgłaszam sprzeciw dla budowy ścieżki rowerowej w wariancie 1A, najbardziej szkodliwym dla przyrody Puszczy Białowieskiej, zagrażającym jej najcenniejszym obszarom, takim jak Rezerwat im. Władysława Szefera. Apeluję o jego odrzucenie i dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5.
636	Wyrażam swój sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy Apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
637	Budowa ścieżki rowerowej nie może niszczyć Puszczy Białowieskiej! Apeluję o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły i dla przyrody i rowerzystów i wnoszę o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5., które zakładają jej budowę po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych i nie wymagałyby wycinek. Wariant 1A - wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 między Hajnówką a Białowieżą - to najgorszy z rozważanych wariantów, ponieważ wiązałby się z wycinką nawet kilku tysięcy drzew (ponad 4000, z czego ok. 2000 w samym rezerwacie), w tym drzew pomnikowych z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera (obszar chroniony od 1921 r.), obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz strefy ochrony UNESCO, a także trwałą fragmentacją siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy. Jednocześnie żądam przeprowadzenia dla wybranego wariantu pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
638	Preferowany przez Inwestora wariant 1A wiązałby się z ogromną ingerencją w Puszcę Białowieską oraz Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera – groziłoby to wycinką tysięcy drzew i fragmentacją siedlisk cennych przyrodniczo gatunków. Dodatkowo prowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej jest najmniej bezpiecznym rozwiązaniem dla samych rowerzystów. Dlatego też żądam: 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
639	Apeluję, by dla projektu pn. „Opracowanie koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża”, procedowane były dalej jedynie warianty W4 i W5 ze względu na ochronę obszarów chronionych.
640	Sprzeciw wobec wariantu 1A – wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 między Hajnówką a Białowieżą. Apeluję o dalsze procedowanie z wariantem 4 lub 5

641	Jako obywatelka Polski zgłaszam sprzeciw wobec absurdalnego projektu budowy ścieżki rowerowej w wariancie 1A. Apeluję o dalsze procedowanie jedynie wariantu 4 lub 5. Strasznym jest świat betonowy, tniemy drzewa na potęgę niszcząc piękno naszej przyrody bezpowrotnie. Smutnym jest fakt, że decydenci podejmujący tak straszne i nieodwracalne decyzje sami chętnie chwala się zdjęciami z podróży w poszukiwaniu dziewiczej natury... absurd goni absurd.
642	Proszę o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły i dla przyrody i rowerzystów i wnoszę o dalsze postępowanie jedynie w sprawie wariantów 4. i 5.
643	Postulujemy odstąpienie od budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża. Wypowiadając się w ramach konsultacji społecznej wnosimy o: 1. Odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. Wariant 4 biegłby przez Tryb Hajnowski, a wariant 5 powodowałby najmniejszą skalę wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
644	Zgłaszam swój sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i zaapelowanie o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5., które nie zakładają wycinek i przebiegają po terenach niezalesionych
645	Jestem przeciwko ogromnej ingerencji w Puszcze Białowieską. W związku z tym wnioskuję o: 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Safera i wycinką tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO "Puszcza Białowieska"
646	1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
647	DECYDENCI! Nie niszczyć Puszczy Białowieskiej! Odrzućcie Wariant 1A! Procedujcie Wariant 4 lub 5!
648	Wyrażam swój sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
649	Wyrażam swój sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
650	Przesyłam swój sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.

651	<p>Jestem mieszkanką Warszawy, ale dokładnie znam obszar Puszczy Białowieskiej . Uczestniczyłam w konsultacjach i mediacjach w związku z konfliktami związanymi z Naturą 2000 na tym obszarze.</p> <p>Wariant 1A ścieżki rowerowej prowadzonej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 jest wariantem szkodliwym i najgorszym z możliwych. Wiąże się z wycinką wielu drzew, ale także dla rowerzystów jest nieatrakcyjny turystycznie i nie ekologiczny. W trakcie jazdy wdycha się spaliny wydalone przez samochody.</p> <p>Wnoszę o dalsze procedowanie wariantów 4 i 5</p> <p>4.03.2026r</p>
652	<p>W związku z planami budowy drogi rowerowej proszę o:</p> <p>Odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, który wiązałby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji - na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
653	<p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
654	<p>Pragnę wyrazić swój sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i zaapelować o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p> <p>Bywam w Puszczy i jej dobrostan jest dla mnie najważniejszy.</p>
655	<p>W związku z przeprowadzonymi konsultacjami w sprawie „Opracowanie koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża” wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
656	<p>Jako przodownik turystyki kolarskiej Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego sprzeciwiam się procedowaniu wariantu 1A bardzo szkodliwego dla przyrody i tysięcy drzew oraz ekosystemu.</p> <p>Jestem za jego odrzuceniem.</p> <p>Proszę o procedowanie mniej szkodliwych wariantów 4 lub 5.</p>
657	<p>Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluje o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>

658	<p>Jako biolog i rowerzysta uważam, że planowana droga dla rowerów na odcinku Hajnówka-Białowieża, powinna być wybudowana z jak najmniejszą ingerencją w dziką przyrodę, zwłaszcza gdy ta dzika przyroda jest unikatem na skalę światową.</p> <p>Wariant 1A preferowany przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, jest nie do zaakceptowania i powinien być odrzucony, ponieważ wiąże się z ogromną ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>Najlepszym rozwiązaniem byłoby realizowanie wariantów 4 lub 5, ponieważ wiążą się one z najmniejszą wycinką drzew.</p> <p>Uważam, że dla wybranych wariantów powinna być przeprowadzona pełna ocena oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.</p>
659	<p>Zwracam się z wnioskiem o odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat. Przyjęcie tego wariantu wiązałoby się to z ogromną ingerencją w Puszczy Białowieżę i jeden z najdłużej chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera. Inwestycja oznaczałaby wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy.. Prawdopodobnie mowa jest o 4,4 tysiącach drzew do wycinki, z czego 2000 w samym rezerwacie. 200 drzew o wymiarach pomnikowych!</p> <p>Droga dla rowerów powinna powstać według wariantów 4 lub 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>Wnoszę o przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.</p>
660	<p>Nie zgadzam się na realizację ścieżki rowerowej w wariantach 1A.</p> <p>Proszę o dalsze opracowanie przebiegu trasy według wariantów 4 i 5.</p>
661	<p>Chciałabym wyrazić swoje stanowisko w konsultacjach sprawie przebiegu drogi rowerowej na odcinku Hajnówka – Białowieża.</p> <p>Wariant 1A ma przebiegać wzdłuż drogi 689 i z punktu widzenia inwestora może się wydawać najwłaściwszy, ponieważ ścieżka rowerowa mogłaby powstać przy okazji przebudowy drogi. Jednocześnie jednak jest to wariant najbardziej ingerujący w naturę , bo wymagający wycinki ponad 4 tys., z których połowa rośnie w granicach Krajobrazowego Rezerwatu im. Wł.Szafera. Zagrozi to więc części starodrzewu oraz siedliskom rzadkich gatunków.</p> <p>Dlatego należy zrezygnować z wariantu 1A jako najbardziej szkodliwego dla środowiska naturalnego.</p> <p>Uważam, że powinno się procedować pozostałe 4 warianty, a szczególnie nr 4 i 5, jako wymagających najmniejszej skali wycinek. Należałoby też przeprowadzić pełną ocenę wpływu wybranych wariantów tej inwestycji na środowisko w obszarach Natura 2000 i obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.</p>
662	<p>Zgłaszam sprzeciw wobec wariantu 1A, uważam tę opcję jako najbardziej szkodliwą dla przyrody Puszczy Białowieżskiej.</p> <p>Apeluję o dalsze procedowanie wariantu 4 lub 5.</p>
663	<p>W związku z budową ścieżki rowerowej, którą inwestor, Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, forsuje od lat w wersji wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża,</p> <p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.

664	<p>W związku z budową ścieżki rowerowej, którą inwestor, Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, forsuje od lat w wersji wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża, żądam:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.
665	<p>Uprzejmie żądam:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.
666	<p>Sprzeciwiam się wariantowi 1A poprowadzenia ścieżki dla rowerów. Wariant ten jest najbardziej szkodliwy dla przyrody i zostanie zrealizowany ogromnym jej kosztem. Warianty W4 i W5 są zdecydowanie korzystniejsze z punktu widzenia ochrony tego unikatowego lasu!</p>
667	<p>Jako codzienny użytkownik roweru wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy. Budowa ścieżki rowerowej nie może niszczyć Puszczy Białowieżskiej!!</p> <p>„Brama do Puszczy” nie może zamienić się w betonowe pobocze.</p> <p>Wnoszę o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5., które zakładają jej budowę po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych i nie wymagają wycinek.</p>
668	<p>Wariantem najlepszym jest wersja wzdłuż drogi publicznej 689 (Droga Wojewódzka Hajnówka-Białowieża)</p> <p>Nadrzędnym celem jest zdjęcie ruchu rowerowego z wąskiej drogi wojewódzkiej.</p> <p>Pozostałe warianty poprowadzone przez Puszcę Białowieżską nie dadzą takiego efektu.</p> <p>Wersje poprowadzone po drogach leśnych muszą uwzględniać funkcje obecnych tych dróg - czyli np to że są to odcinki pożarowe stąd też (po budowie ścieżki rowerowej) muszą wytrzymywać tonaż tych pojazdów - 25-30 ton</p> <p>chodzi zarówno o same odcinki pożarowe jak też skomunikowanie z drogami tego typu.</p> <p>Wariant mieszczący się w szerokości pasa drogowego W1.</p>

669	<p>Wybieram wariant „kolejowy”.</p> <p>Warianty tzw. przyrodnicze należy odrzucić ze względu na większą długość, wielu właścicieli i związane z tym kwestie utrzymania w dobrym stanie użytkowania. Warianty przyrodnicze należy traktować jako alternatywne trasy które już istnieją i mogą być używane przez miłośników przyrody i sportów ekstremalnych.</p>
670	<p>W1A - V50 - jako wariant najbardziej potrzebny, gdyż umożliwi poprawę bezpieczeństwa ruchu na drodze wojewódzkiej.</p> <p>Należy uwzględnić zastosowanie drenażu francuskiego w poboczu, co może wyeliminować konieczność budowy mostu, a tym samym ingerencji w Puszcę.</p> <p>Zastosować minimalne ograniczenie prędkości do 50 km.</p> <p>Ruch rowerowy po Puszczy już się odbywa po trybach i ścieżkach, stąd nie ma konieczności budowy tam drogi rowerowej. Przy torach zarządca nie jest skłonny.</p>
671	<p>W2</p> <p>Biegając pod uwagę bezpieczeństwo i estetykę aby nie zepsuć NATURALNEGO UROKU, ma (nieczytalne) W2.</p>
672	<p>Poprowadzenie ścieżki w odległości 6 m. od drogi wojewódzkiej</p>
673	<p>poprowadzenie ścieżki przy drodze wojewódzkiej.</p> <p>Bez ograniczeń prędkości.</p>
674	<p>Poprowadzenie ścieżki 6 m od drogi wojewódzkiej</p>
675	<p>Jako sołtys wsi Pogorzelce zainteresowany żywotnie powstaniem ścieżki rowerowej uważam że najlepszym wariantem jest W1A-V50 bez ograniczenia prędkości do 50 km/h. Z wielu względów powinno zostać 80km/h. Z tego wariantu najważniejszy jest odcinek Białowieża - Rezerwat Pokazowy Żubrów BPN. W sezonie jest to mega uczęszczana trasa rowerowa przez turystów. W kwestii bezpieczeństwa w razie wypadku najszybszy dojazd pogotowia czy straży pożarnej jest tylko w tym wariantcie W1A-V50. Trzeba powiedzieć, że zasięg telefonów jest możliwy tylko w okolicy drogi wojewódzkiej</p>
676	<p>Proponuję rozbudowanie wariantu W2 o przedłużenie przebieg wzdłuż drogi wojewódzkiej aż do rezerwatu pokazowego a następnie trybem Pacowskim w drogę siennicką, do miejsca mocy a następnie wzdłuż torów kolejowych(zgodnie z przebiegiem)</p>

677	Najlepszym wariantem jest wariant W1A-V50 (najbliżej drogi wojewódzkiej) bez kopania rowów po obu stronach i bez ograniczenia prędkości samochodów do 50 km/godz.
678	Występujemy za budową trasy W2. Za dużo by pisać w uzasadnieniu ale jest najbardziej racjonalna.
679	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>w związku z trwającymi konsultacjami dotyczącymi planowanej budowy drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża, Fundacja VeloPolska (w trakcie rejestracji) pragnie przedstawić swoje stanowisko oraz kilka uwag wynikających z doświadczeń związanych z rozwojem turystyki rowerowej. Celem Fundacji VeloPolska jest wspieranie rozwoju turystyki rowerowej w Polsce poprzez promowanie nowoczesnych, spójnych i przyjaznych użytkownikowi sieci tras rowerowych, w szczególności opartych na węzłach (tzw. node-based networks), systemy genialne w swojej prostocie, które zrewolucjonizowały infrastrukturę rowerową w Belgii i Holandii, a także w coraz większej liczbie regionów Niemiec. Również inne kraje europejskie są w trakcie wdrażania tej koncepcji lub przygotowań do jej wdrożenia. W naszej działalności staramy się wspierać samorządy w tworzeniu infrastruktury rowerowej, która jest nie tylko bezpieczna, ale również atrakcyjna turystycznie i dobrze wpisana w krajobraz. Z tego powodu z dużym zainteresowaniem przyglądamy się planom budowy trasy rowerowej pomiędzy Hajnówką a Białowieżą. Jest to odcinek o ogromnym potencjale turystycznym, prowadzący przez jeden z najcenniejszych przyrodniczo obszarów Europy. W naszej ocenie wariant prowadzący trasę rowerową bezpośrednio wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689 nie jest rozwiązaniem optymalnym – ani z punktu widzenia bezpieczeństwa rowerzystów, ani z punktu widzenia atrakcyjności turystycznej tej inwestycji. W debacie publicznej często pojawia się argument, że prowadzenie drogi dla rowerów wzdłuż jezdnii jest rozwiązaniem najbezpieczniejszym. W praktyce doświadczenia wielu regionów pokazują jednak, że bliskość intensywnego ruchu samochodowego znacząco obniża poczucie bezpieczeństwa użytkowników. Dotyczy to nie tylko ryzyka kolizji, lecz również takich czynników jak hałas, podmuchy powietrza od przejeżdżających pojazdów czy oślepianie światłami nadjeżdżających samochodów po zmroku. Jeśli rzeczywiście chcemy budować infrastrukturę rowerową w sposób maksymalizujący bezpieczeństwo użytkowników, powinniśmy w pierwszej kolejności dążyć do możliwie największej separacji od ruchu samochodowego. Jeszcze ważniejsza wydaje się kwestia charakteru ruchu, jaki będzie dominował na tej trasie. Odległość między centrami Hajnówki i Białowieży wynosi około 20 kilometrów. Jest to dystans, który tylko w ograniczonym stopniu będzie wykorzystywany w codziennych dojazdach do pracy, szkoły czy usług. W praktyce oznacza to, że zdecydowana większość użytkowników tej trasy będzie korzystać z niej w celach turystycznych i rekreacyjnych. A turystyka rowerowa rządzi się innymi prawami niż codzienna komunikacja. Osoby podróżujące rowerem w celach turystycznych poszukują tras prowadzących przez spokojne, atrakcyjne krajobrazowo tereny, gdzie można doświadczyć kontaktu z przyrodą – usłyszeć śpiew ptaków zamiast hałasu samochodów i poczuć wyjątkowy charakter odwiedzanego miejsca. W tym kontekście warianty prowadzące trasę z dala od drogi wojewódzkiej – w szczególności wariant wzdłuż linii kolejowej – wydają się znacznie lepiej odpowiadać temu celowi.</p>

Jeżeli natomiast głównym celem inwestycji miałyby być przede wszystkim wzmocnienie mobilności lokalnych społeczności, warto poważnie rozważyć również wariant prowadzący przez wsie Pogorzelce, Teremiski i Budy. Taki przebieg mógłby realnie włączyć lokalne miejscowości w sieć ruchu rowerowego, przynosząc im bezpośrednie korzyści gospodarcze i społeczne. Nie sposób pominąć również kwestii oddziaływania inwestycji na krajobraz i środowisko. Z dostępnych informacji wynika, że realizacja wariantu prowadzonego wzdłuż drogi wojewódzkiej wiązałaby się z koniecznością usunięcia kilku tysięcy drzew, w tym wielu o znacznym wieku. Trudno byłoby wytłumaczyć opinii publicznej, że infrastruktura promowana jako ekologiczna alternatywa dla transportu samochodowego powstaje kosztem tak znaczącej ingerencji w jeden z najbardziej rozpoznawalnych krajobrazów przyrodniczych w Polsce.

Warto w tym miejscu podkreślić, że Fundacja VeloPolska zdecydowanie popiera rozwój infrastruktury rowerowej. Uważamy jednak, że każda taka inwestycja powinna zaczynać się od podstawowego pytania: dla kogo ją tworzymy i jakie są rzeczywiste potrzeby jej przyszłych użytkowników. W przypadku trasy pomiędzy Hajnówką a Białowieżą mamy do czynienia z wyjątkową szansą stworzenia jednej z najpiękniejszych tras rowerowych w Polsce. Dlatego szczególnie ważne jest, aby wybrać rozwiązanie, które najlepiej wykorzysta ten potencjał. Rozumiemy, że uwarunkowania proceduralne i prawne mogą w praktyce faworyzować rozwiązania związane z przebudową istniejącej drogi. Uważamy jednak, że względy formalne nie powinny przesądzać o wyborze wariantu, jeśli istnieją alternatywy pozwalające osiągnąć cele inwestycji w sposób bezpieczniejszy, bardziej atrakcyjny turystycznie i mniej ingerujący w unikalny krajobraz Puszczy Białowieskiej.

Jako organizacja, której celem jest wspieranie rozwoju turystyki rowerowej w Polsce, deklarujemy gotowość do konstruktywnego dialogu oraz dzielenia się doświadczeniami dotyczącymi planowania infrastruktury rowerowej o wysokiej jakości.

Z wyrazami szacunku,

680

KONSULTACJE SPOŁECZNE W SPRAWIE PUSZCZY BIAŁOWISKIEJ - zagrożenie dla zabytkowego Rezerwatu im. Władysława Szafera,
Przesyłam swój sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
Puszcza Białowieska jest naszym skarbem narodowym, który powinniśmy chronić wszystkimi siłami, a nie wyżynać i dewastować na potęgę rosnących w niej cudownych drzew!

681	<p>jako osoba głęboko zaangażowana w ochronę unikatowych wartości przyrodniczych Puszczy Białowieskiej wyrażam stanowczy sprzeciw wobec procedowania wariantu 1A w ramach planowanej budowy ścieżki rowerowej na odcinku Hajnówka–Białowieża.</p> <p>Z dostępnych analiz oraz opinii organizacji przyrodniczych, rowerowych i wcześniejszych decyzji organów ochrony środowiska jasno wynika, że wariant 1A jest najbardziej szkodliwym z rozpatrywanych rozwiązań. Jego realizacja wiązałaby się z wycinką tysięcy drzew, w tym drzew pomnikowych znajdujących się w Rezerwacie Krajobrazowym im. Władysława Szafera, na obszarze Natura 2000 i w strefie ochrony UNESCO. Poprzednia, niemal identyczna propozycja została odrzucona przez GDOŚ już w 2021 r. właśnie ze względu na zbyt dużą ingerencję w przyrodę tej części Puszczy.</p> <p>Również według rowerzystów i lokalnych środowisk społecznych wariant 1A jest nie tylko niekorzystny przyrodniczo, ale także niebezpieczny – prowadziłby ścieżkę tuż przy ruchliwej drodze wojewódzkiej 689, narażając użytkowników na dodatkowe ryzyko.</p> <p>W świetle powyższego apeluję o zaniechanie dalszego procedowania wariantu 1A i skoncentrowanie prac projektowych na wariantach 4 oraz 5, które:</p> <p>prowadzą w znacznie większym stopniu istniejącymi drogami leśnymi lub wzdłuż linii kolejowej, minimalizują ingerencję w przyrodę Puszczy,</p> <p>są wskazywane jako bezpieczniejsze i bardziej przyjazne środowisku przez organizacje rowerowe, m.in. Stowarzyszenie Rowerowy Białystok, [greenpeace.org]</p> <p>pozwalają realizować inwestycję bez dramatycznych strat w jednym z najcenniejszych ekosystemów w skali Europy.</p> <p>Proszę o uwzględnienie mojego sprzeciwu w dokumentacji konsultacyjnej i kieruję apel o wybór rozwiązań, które w pełni respektują wyjątkowy charakter Puszczy Białowieskiej.</p>
682	<p>Najbardziej racjonalnym rozwiązaniem w tej sprawie jest realizacja wariantu 5, ponieważ najlepiej godzi on potrzeby rozwoju turystyki rowerowej z koniecznością ochrony unikalnej przyrody Puszczy Białowieskiej. Poprowadzenie trasy wzdłuż linii kolejowej ogranicza ingerencję w las, gdyż wykorzystuje już istniejące, częściowo przekształcone pasy terenu. Dzięki temu skala wycinki drzew i przekształceń środowiska byłaby zdecydowanie mniejsza niż w przypadku wariantów biegnących przy drodze wojewódzkiej.</p> <p>Wariant 5 jest także znacznie bezpieczniejszy dla rowerzystów. Oddzielenie ruchu rowerowego od samochodowego zmniejsza ryzyko wypadków, co potwierdzają standardy projektowania infrastruktury rowerowej stosowane w krajach o rozwiniętej kulturze rowerowej. Trasa biegnąca wzdłuż torów pozwala stworzyć spokojną, komfortową drogę rowerową, zamiast ścieżki biegnącej przy ruchliwej drodze.</p> <p>Dodatkowym argumentem jest atrakcyjność turystyczna. Ruch rowerowy na tym odcinku ma głównie charakter turystyczny, dlatego trasa prowadząca przez spokojniejsze i bardziej naturalne tereny będzie znacznie ciekawsza dla odwiedzających region niż jazda wzdłuż asfaltowej drogi.</p> <p>Pozostałe warianty należy odrzucić przede wszystkim ze względu na ich ogromny koszt środowiskowy. Budowa ścieżki wzdłuż drogi 689 wymagałaby szerokiej ingerencji w jeden z najcenniejszych przyrodniczo obszarów Europy, w tym wycinki tysięcy drzew i trwałej fragmentacji siedlisk. Tego typu inwestycja stoi w sprzeczności z ideą ochrony Puszczy Białowieskiej oraz zrównoważonego rozwoju turystyki.</p> <p>Dlatego wariant 5 stanowi jedyne rozwiązanie, które łączy bezpieczeństwo rowerzystów, rozwój turystyki oraz realną ochronę przyrody.</p>
683	<p>Składam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>

684	<p>Dzień dobry.</p> <p>Po zapoznaniu się z dostępną dokumentacją dotyczącą przebiegu różnych wariantów planowanej drogi rowerowej wnioskuję o odrzucenie wariantu 1A i rozpatrzenie wariantu 4 lub 5.</p> <p>Z dostępnych informacji wynika, że wariant 1A przewiduje wycinkę drzew na potrzeby budowy drogi rowerowej. W dobie postępujących zmian klimatu i wiążących się z tym zagrożeń uważam, że cenny jest każdy metr aktywny biologicznie i każde drzewo. Nie możemy sobie pozwalać na wycinanie drzew, ani nawet na pogorszenie warunków do rozwoju tychże. Co więcej, konieczne jest takie postępowanie, które poprawi warunki środowiskowe w jak największym stopniu. Wprawdzie nie mieszkam w pobliżu planowanej drogi rowerowej, ale na co dzień dbam o środowisko i zdaję sobie sprawę z wagi podejmowanych decyzji dotyczących terenów położonych w pobliżu cennych przyrodniczo obszarów naszego państwa, a takim niewątpliwie jest Puszcza Białowieska.</p> <p>Ponadto z dokumentacji wynika, że ścieżka rowerowa planowana w wariantcie 1A przebiega wzdłuż drogi krajowej. Jest to niekorzystne dla przyszłych użytkowników ze względu na zagrożenie ich bezpieczeństwa z powodu ruchu kołowego, hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Warianty 4 i 5 są bardziej przyjazne i bezpieczne dla rowerzystów i środowiska.</p> <p>W związku z powyższym wariant 1A powinien być wyłączone z dalszego postępowania.</p>
685	<p>W nawiązaniu do trwających konsultacji społecznych dotyczących budowy drogi rowerowej łączącej Hajnówkę z Białowieżą, przedkładam niniejsze stanowisko i zgłaszam następujące postulaty:</p> <p>1. Wniosek o odrzucenie wariantu 1A (wzdłuż DW 689) Niniejszym wnoszę o odrzucenie wariantu 1A, zakładającego poprowadzenie ścieżki w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr 689. Moje stanowisko opieram na faktach dotyczących skali planowanych zniszczeń w Rezerwacie Krajobrazowym im. Władysława Szafera (chronionym od 1921 r.). Według dostępnych danych projektowych, realizacja tego wariantu wiązałaby się z wycinką ok. 4,4 tys. drzew, z czego blisko 2000 znajduje się w samym rezerwacie, w tym 200 okazów o wymiarach pomnikowych. Tak drastyczna ingerencja doprowadzi do trwałej fragmentacji siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy i nieodwracalnej degradacji ekosystemu.</p> <p>2. Postulat procedowania wariantów alternatywnych (Wariant 4 i 5) Postuluję skupienie dalszych prac projektowych na wariantach 4 i 5, które w sposób realny minimalizują konieczność wycinki drzew:</p> <ul style="list-style-type: none">• Wariant 4 (przez Tryb Hajnowski): wykorzystujący istniejący korytarz historycznego trybu leśnego.• Wariant 5: wykorzystujący niezalesiony pas technologiczny wzdłuż linii energetycznej oraz torów kolejowych. Wykorzystanie tych korytarzy terenowych jest jedynym racjonalnym sposobem na stworzenie bezpiecznej infrastruktury rowerowej przy jednoczesnym zachowaniu zasobów Puszczy Białowieskiej. Rozwiązania te cieszą się również poparciem środowisk rowerowych (m.in. Stowarzyszenia Rowerowy Białystok), co dowodzi ich funkcjonalności. <p>3. Oczekiwanie przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania na środowisko W związku z lokalizacją inwestycji na obszarach Natura 2000 oraz w granicach Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”, oczekuję przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko (OOŚ). Uważam za niezbędne, aby rzetelna analiza przyrodnicza była nadrzędna wobec doraźnych uwarunkowań finansowych inwestycji (takich jak powiązanie budowy ścieżki z remontem jezdni). Podsumowanie Puszcza Białowieska wymaga najwyższych standardów ochrony. Wybór wariantu 1A, mimo jego wysokiej szkodliwości przyrodniczej, byłby rozwiązaniem sprzecznym z ideą zrównoważonego rozwoju. Liczę na merytoryczne uwzględnienie moich wniosków i wybór trasy, która realnie chroni dziedzictwo przyrodnicze regionu</p>

686	<p>W związku z budową drogi rowerowej na odcinku Hajnówka – Białowieża domagam się odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>Uważam również za właściwe procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>Domagam się również przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.</p>
687	<p>Zgłaszam wniosek o odrzucenie wariantu 1A, ponieważ wiązałby się z wycinką nawet kilku tysięcy drzew, w tym drzew pomnikowych z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieża” oraz strefy ochrony UNESCO.</p> <p>Wnoszę o dalsze procedowanie wariantów 4 i 5.</p>
688	<p>Wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.
689	<p>FW: WAARA od Puszczy!!!! Zrobta se szose do swojego mega-kibla,ehh/ JUZ smeirdzi afera...!</p>
690	<p>Zgłaszam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
691	<p>Ze względu na ochronę środowiska jestem przeciwna budowaniu ścieżek rowerowych w Puszczy Białowieżskiej oraz ingerencji w jednym z najdłuższych chronionych w Polsce (od 1921 r.) obszarów przyrodniczych - Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera .</p> <p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.

692	<p>Szanowni Państwo.</p> <p>Stanowczo sprzeciwiam się wobec wyboru wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy. Uprzejmie apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p> <p>W dobie kryzysu klimatycznego i utraty bioróżnorodności nasze stare lasy są bezcenne i w żaden sposób nie możemy ich zastąpić. Projekt budowy ścieżki powinien przynosić równomierne korzyści zarówno ludziom jak i przyrodzie. Bo tylko szanując i chroniąc przyrodę poradzimy sobie z wyzwaniami zmian klimatycznych.</p> <p>Proszę, Bądźcie Pozytywni Naturze!</p> <p>Z wyrazami szacunku i z nadzieją na pozytywny wybór dla społeczności i przyrody.</p>
693	<p>Sprzeciwiam się wyborowi wariantu 1A jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i proszę o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
694	<p>Projektowany przebieg Wariantu 2 biegnącego po północnej stronie linii kolejowej 52 na odcinku od granicy miasta Hajnówka do skrzyżowania z DP1651B (ok. km 8+970) w miejscowości Czerlonka powoduje kolizję z rygorami prawnej ochrony gatunków roślin, w tym objętych ochroną na mocy tzw. Dyrektywy Siedliskowej. Na w/w odcinku, między torowiskiem o ścianą lasu, a także pod drzewostanem w oddziałach leśnych przylegających od północy do linii kolejowej znajdują się duże populacje leńca bezpodkwiatkowego <i>Thesium ebracteatum</i>, a także innych gatunków roślin objętych ochroną prawną, m.in. buławnika czerwonego <i>Cephalanthera rubra</i> i mieczyka dachówkowatego <i>Gladiolus imbricatus</i>. Ze względu na wysokie ryzyko zniszczenia populacji i siedlisk tych gatunków przebieg drogi na tym odcinku, po północnej stronie linii kolejowej, nie powinien być brany pod uwagę.</p>
695	<p>1) Wariant 5 wydaje się najbardziej sensownym z uwagi na minimalne ingerencje w obszar leśny, bezpieczeństwo i atrakcyjność turystyczno-krajobrazową drogi rowerowej w tym przebiegu.</p> <p>2) Wariant 1A, wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, wiąże się z wycinkami drzew i ingeruje w obszar rezerwatu. To jest najpoważniejsza i dyskwalifikująca ten wariant wada.</p> <p>3) Biorąc pod uwagę obszar Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska” wpływ planowanej inwestycji na środowisko naturalne powinien mieć priorytetowe znaczenie przy podejmowaniu decyzji lokalizacyjnej.</p>
696	<p>Uprzejmie proszę o procedowanie przebiegu drogi dla rowerów Hajnówka - Białowieża w wariantach 4 lub 5.</p> <p>Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji degradującej przyrodę Puszczy Białowieskiej</p>
697	<p>Żądam</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

698	<p>Domagam się</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
699	<p>Projektowany przebieg DDR wzdłuż DW689 (wszystkie - warianty W1, W1A i W1A-V50) na odcinku Hajnówka-Białowieża jest bardzo zły i należy z niego zrezygnować. Rezerwat Szafera, przez który ma przebiegać planowana DDR jest obszarem, który należy chronić. Nie stanowi wyższego dobra budowa DDR przez ten cenny krajobrazowo i przyrodniczo obszar. Planowana budowa spowodowałaby konieczność wycięcia wielu tysięcy drzew, zbudowania infrastruktury odwadniającej, osuszenia i utwardzenia bardzo dużego obszaru Puszczy Białowieskiej. DDR zbudowana wzdłuż DW689 nie będzie atrakcyjna m.in. z tego powodu, że droga ta charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu samochodowego. Pomimo ograniczenia na całej długości do maksymalnie 70 km/h, samochody poruszają się tam często z dużo większą prędkością. Ponadto ze względu na działania przygraniczne, po drodze tej porusza się dużo wojskowych ciężarówek.auta te generują duży hałas i spaliny, co w istotny sposób obniżać będzie komfort podróży rowerem po DDR biegnącej tuż obok.</p> <p>Wariant W3 od Czerlonki ma prowadzić przez las, zatem jego budowa znowu będzie istotnie ingerowała w puszczańską przyrodę, co należy ocenić negatywnie.</p> <p>Wariant W2 wydaje się najmniej ingerować w przyrodę i z wszystkich prezentowanych wydaje się być najlepszy.</p> <p>Należy też wskazać, że już teraz każda rowerzystka i rowerzysta mają możliwość przejechania rowerem pomiędzy Hajnówką a Białowieżą w oparciu o szeroką sieć dróg lokalnych lub dróg leśnych. Możliwa jest zarówno droga na północ od DW689 (przez Tryb Hajnowski, a następnie drogą lokalną przez „trójmiast” Budy, Teremiski i Pogorzelce) jak i droga na południe od DW689 (dłuższa, ale jakże piękna i malownicza).</p> <p>Poddaję zatem pod rozważenie także całkowitą rezygnację z budowy DDR na odcinku Hajnówka-Białowieża w jakimkolwiek z prezentowanych wariantów. Jest to rekomendowane przeze mnie rozwiązanie.</p>
700	<ol style="list-style-type: none"> 1. Żądam odrzucenia wariantu 1A, ponieważ jest skrajnie szkodliwy dla środowiska (poprzez ogromną ingerencję w Puszcze Białowieską i Rezerwat Szafera) oraz niebezpieczny dla rowerzystów. 2. Wnoszę o procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Wnoszę o przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko - obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

701	<p>Jako osoba, która nie mieszka w bezpośrednim sąsiedztwie puszczy, ale lubiąca spędzać czas w lasach tak pieszo jak i rowerowo uważam iż budowa drogi rowerowej w wariancie 1A jest złym pomysłem. Prowadzenie drogi rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej dla turysty nie jest atrakcyjną opcją. Turysta nie wybiera się do lasu by jeździć obok samochodów. Ponadto wariant ten, mimo pozoru wykorzystania istniejącego korytarza transportowego, generuje szereg krytycznych zagrożeń dla ekosystemu. Puszcza Białowieska jest unikalnym ekosystemem Europy. Budowa drogi rowerowej równoległe do trasy wojewódzkiej de facto poszerza istniejącą lukę w drzewostanie. Powoduje to zwiększenie penetracji światła i wiatru do wnętrza lasu, co niszczy unikalny mikroklimat Puszczy i sprzyja ekspansji gatunków obcych (inwazyjnych) co osoby takie jak ja bywające często w lasach obserwują nagminnie wzdłuż dróg leśnych i przy okazji różnych wycinek. Wytyczenie trasy w bezpośrednim sąsiedztwie drogi często wiąże się z koniecznością odwodnienia terenu lub naruszenia stosunków wodnych, co w przypadku podmokłych terenów Puszczy może prowadzić do zamierania starodrzewu. Drogi wojewódzkie są barierami ekologicznymi. Dołożenie obok nich dodatkowej infrastruktury zintensyfikuje ruch ludzki, co może zniechęcać większe ssaki (żubry, rysie, wilki) do przekraczania tego korytarza, skutecznie odcinając od siebie części kompleksu leśnego.</p> <p>Wariant 1A stoi w sprzeczności z zasadą minimalizacji wpływu na obszary Natura 2000, jeśli istnieją alternatywy o mniejszym stopniu oddziaływania na środowisko. Uważam, że inne warianty takie jak 4 i 5 po pierwsze będą bardziej atrakcyjne dla ruchu turystycznego, a po drugie mogą stanowić dobry kompromis między potrzebami turystyki a nadrzędnym celem ochrony dziedzictwa UNESCO. Warianty te zazwyczaj opierają się na już istniejących duktach leśnych, drogach pożarowych lub nasypach kolejek wąskotorowych. Dzięki temu minimalizuje się potrzebę nowej wycinki i „betonowania” dziewiczych terenów. Prowadzenie trasy z dala od głównej arterii samochodowej pozwala na lepsze skanalizowanie ruchu turystycznego w sposób kontrolowany, odciążając najbardziej wrażliwe strefy przy jednoczesnym udostępnieniu mniej cennych przyrodniczo fragmentów lasu. Droga rowerowa oddzielona od intensywnego ruchu kołowego jest bezpieczniejsza dla rodzin z dziećmi i lepiej wpisuje się w ideę turystyki zrównoważonej (eko-turystyki), oferując ciszę i bliskość natury, której nie zapewnia wariant 1A. Procedowanie wariantów 4 i 5 pozwala na dostosowanie nawierzchni do wymogów ochrony przyrody (np. nawierzchnie mineralne zamiast asfaltu), co jest łatwiejsze do przeforsowania na drogach o mniejszym natężeniu ruchu technicznego. W nawiązaniu do powyższego oraz w obliczu postępujących zmian klimatycznych i unikalności Puszczy Białowieskiej w skali europejskiej, apeluję o odrzucenie wariantu 1A jako skrajnie szkodliwego i podjęcie merytorycznych prac nad wariantami alternatywnymi.</p>
702	<p>Żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
703	<p>Szanowni Państwo.</p> <p>Stanowczo sprzeciwiam się wobec wyboru wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy. Uprzejmie apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p> <p>W dobie kryzysu klimatycznego i utraty bioróżnorodności nasze stare lasy są bezcenne i w żaden sposób nie możemy ich zastąpić. Projekt budowy ścieżki powinien przynosić równomierne korzyści zarówno ludziom jak i przyrodzie. Bo tylko szanując i chroniąc przyrodę poradzimy sobie z wyzwaniami zmian klimatycznych.</p> <p>Proszę, Bądźcie Pozytywni Naturze!</p> <p>Z wyrazami szacunku i z nadzieją na pozytywny wybór dla społeczności i przyrody.</p>

704	<p>Zgłaszam sprzeciw wobec wariantu 1A - jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p> <p>Będę bardzo wdzięczny za wybór opcji najmniej szkodliwej dla unikatowego kompleksu o randze europejskiej i światowej jakim jest Puszcza Białowieska.</p> <p>Utrzymanie integralności i ochrona tego kompleksu musi być priorytetem i żadne udogodnienia ukierunkowane na potrzeby ludzi nie mogą uzasadniać wycinki (a w konsekwencji utraty i zaburzenia naturalnego charakteru) tego unikatowego kompleksu leśnego.</p>
705	<p>Sprzeciwiam się realizacji wariantu 1A planowanej ścieżki rowerowej, ponieważ zakłada on ingerencję w obszar chroniony, jakim jest rezerwat im. Władysława Szafera w obrębie Puszcza Białowieska. Jest to jeden z najcenniejszych fragmentów lasu o charakterze naturalnym w Europie, który wymaga szczególnej ochrony.</p> <p>Planowana wycinka nawet kilku tysięcy drzew w rezerwacie byłaby działaniem nieproporcjonalnym do celu inwestycji. Rezerwaty przyrody powołuje się właśnie po to, aby chronić naturalne procesy ekologiczne oraz stare drzewostany, które stanowią siedlisko dla wielu rzadkich gatunków roślin, zwierząt i grzybów.</p> <p>Należy również podkreślić, że Puszcza Białowieska jest obszarem o wyjątkowej wartości przyrodniczej w skali świata i jest objęta ochroną w ramach UNESCO jako obiekt światowego dziedzictwa. W związku z tym wszelkie inwestycje powinny być prowadzone w sposób maksymalnie ograniczający ingerencję w jej najcenniejsze fragmenty.</p> <p>Jednocześnie istnieją alternatywne warianty przebiegu trasy (np. W4 lub W5), które pozwalają zrealizować cel rekreacyjny i turystyczny inwestycji bez niszczenia cennego rezerwatu. Wybór takich rozwiązań byłby zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz ochrony dziedzictwa przyrodniczego.</p> <p>Dlatego wnoszę o odrzucenie wariantu 1A oraz wybór wariantu trasy, który nie wymaga ingerencji w obszar rezerwatu i nie powoduje wycinki drzew w jego obrębie.</p>
706	<p>Zgłaszam sprzeciw wobec wariantu 1A – jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
707	<p>Zgłaszam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
708	<p>Proszę uprzejmie o odrzucenie szkodliwego dla przyrody oraz rezerwatu Szafera preferowanego wariantu 1A, związanego z największą wycinką drzew.</p> <p>Wskazane procedowanie wariantów 4 lub 5, które wiążą się z najmniejszą ingerencją w środowisko naturalne i najmniejszą skalą wycinek drzew.</p> <p>Konieczne przeprowadzenie pełnej oceny oddziaływania na środowisko i wpływu wybranego wariantu na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO Puszcza Białowieska.</p>

709	<p>Sprzeciwiam się budowie ścieżki rowerowej w wariancie 1A - wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 między Hajnówką a Białowieżą. To najgorszy z rozważanych wariantów, ponieważ wiązałby się z wycinką nawet kilku tysięcy drzew, w tym drzew pomnikowych z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz strefy ochrony UNESCO.</p> <p>Budowa ścieżki rowerowej nie może niszczyć Puszczy Białowieskiej! Apeluję o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły i dla przyrody i rowerzystów i proponuję dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5., które zakładają jej budowę po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych i nie wymagałyby wycinek.</p>
710	<p>Proszę uprzejmie o odrzucenie szkodliwego dla przyrody oraz rezerwatu Szafera preferowanego wariantu 1A, związanego z największą wycinką drzew.</p> <p>Wskazane procedowanie wariantów 4 lub 5, które wiążą się z najmniejszą ingerencją w środowisko naturalne i najmniejszą skalą wycinek drzew.</p> <p>Konieczne przeprowadzenie pełnej oceny oddziaływania na środowisko i wpływu wybranego wariantu na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO Puszcza Białowieska.</p>
711	<p>Zgłaszam wniosek o wybór wariantu nr 5 (drugim w kolejności wyborem byłby wariant nr 4).</p> <p>Wykorzystanie obecnej trasy kolejowej i możliwość zaadaptowania terenów ją okalających zdecydowanie zmniejszy wielkość planowanej w innych wariantach wycinki. Zdecydowanie ułatwi transport materiałów niezbędnych do budowy trasy rowerowej i zminimalizuje wpływ na terenach rezerwatu przyrody. Dodatkowym atutem jest oddzielenie trasy rowerowej od drogi DW689.</p> <p>Jednocześnie zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec wariantu 1A, stanowiącego największe, z dostępnych opcji, zagrożenie dla środowiska naturalnego i terenów rezerwatu Puszczy.</p>
712	<p>W mojej ocenie, tej wielkości wycinka drzew jest niedopuszczalna i dlatego żądam:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

713	<p>Wariant ścieżki rowerowej między Hajnówką a Białowieżą W1A z punktu widzenia ekonomicznego, strategicznego, bezpieczeństwa rowerzystów oraz z punktu widzenia przyrodniczego jest niedopuszczalny.</p> <p>- Ekonomia: wersja W1A jest słaba ekonomicznie. Skoro przy wersji W1A trzeba będzie wycinać mnóstwo drzew, to za tym idą dodatkowe pieniądze, co jest bez sensu, patrząc na to że ścieżka rowerowa mogłaby powstać w miejscu, gdzie drzew już nie trzeba wycinać, czyli przy wariantach 4 i 5.</p> <p>- Strategia: Strategicznie rzecz biorąc, droga asfaltowa łącząca Białowieżę i Hajnówkę jest jedna. W przypadku kataklizmu lub wojny, dostęp do drogi ucieczki z Białowieży będzie ograniczony do jednej drogi asfaltowej do Hajnówki lub drogi leśnej do Narewki. Stworzenie utwardzonej nawierzchni rowerowej w nowym miejscu tj. w wariantach ścieżki 4 lub 5 (wzdłuż torów kolejowych lub przez Budy i dalej lasem już istniejącą drogą), stworzyłoby kolejną drogę ewakuacyjną. Jest to dużo rozsądniejsze rozwiązanie.</p> <p>- Bezpieczeństwo: z punktu widzenia samych rowerzystów, wiemy, że najlepsze ścieżki rowerowe to takie w oddaleniu od tras, które jeżdżą samochody. Ma to wiele aspektów, poczynając od zmniejszenia potencjalnych wypadków, wdychania spalin, po względy przyjemnej rekreacji. Chcąc przyciągnąć więcej turystów w rejon Puszczy Białowieskiej, na pewno nie będzie to ścieżka rowerowa wzdłuż trasy, gdzie jeżdżą samochody.</p> <p>- Przyroda: wzdłuż drogi asfaltowej łączącej Białowieżę z Hajnówką ciągnie się rezerwat Władysława Szafera. Ten argument jest tak oczywisty, że nie muszę go opisywać. Warto jednak mieć na względzie, że wariant W1A, będzie przeciwko prawu ochrony przyrody, a przecież nikt tego nie chce.</p> <p>Podsumowując, warto rozważyć najbardziej korzystne warianty ścieżki rowerowej, czyli warianty 4 i 5. Są one najbardziej korzystne ekonomicznie, strategicznie, nie będą wzbudzać oporu społecznego oraz kontrowersji, a także będą zgodne z prawem o ochronie przyrody.</p>
714	<p>Szanowni Państwo!</p> <p>Bardzo proszę o odrzucenie wariantu 1A. Uważam że ta trasa jest najmniej ciekawa turystycznie, a co najważniejsze ulegną wycięciu drzewa, dla których powstały w tym rejonie obszary chronione.</p> <p>Lepiej wybrać warianty, w których ingerencja w przyrodę jest jak najmniejsza, czyli np. warianty 4 i 5 bo szkody wyrządzone przyrodzie będą nieodwracalne.</p> <p>Proszę o przeprowadzenie pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji: na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p> <p>Dziękuję za rozpatrzenie mojego wniosku.</p>

715	<p>Wyrażam stanowczy sprzeciw wobec planowanej budowy ścieżki rowerowej na odcinku Hajnówka-Białowieża w wariantcie przebiegającym przez rezerwat im. Władysława Szafera w Puszczy Białowieskiej. Uważam, że realizacja tej inwestycji w proponowanej formie stanowi poważne zagrożenie dla integralności jednego z najcenniejszych obszarów przyrodniczych w Polsce i Europie. Każda ingerencja infrastrukturalna w takim miejscu prowadzi do trwałych zmian siedliskowych, których nie da się odwrócić. Inwestycja ta będzie mieć negatywny wpływ na ekosystem, ponieważ wiąże się z wycinką drzew, usuwaniem martwego drewna, a następnie pracami utrzymaniowymi (usuwaniem pochylonych i zamierających drzew, koszenie zieleni) – wszystko to jest sprzeczne z celami ochrony rezerwatu i z zasadą minimalizowania ingerencji w obszarach o najwyższym stopniu ochrony.</p> <p>Puszcza Białowieska jest jednym z ostatnich dzikich miejsc w Polsce, które przyciąga rzesze turystów świadomych piękna, unikalności i wyjątkowego charakteru tego Lasu. Dzikość tego miejsca jest wyjątkowa w skali Europy i jest głównym powodem, dla którego to miejsce jest tak ważne dla tak wielu ludzi.</p> <p>Dlatego apeluję do władz lokalnych o odstąpienie od realizacji tej inwestycji i przeprowadzenie ponownej analizy z pełnym uwzględnieniem wartości przyrodniczych tych terenów, oraz o wybór rozwiązania, które nie narusza obszarów o najwyższym stopniu ochrony. Apeluję do Was jako do przedstawicieli mieszkańców tego pięknego skrawka naszego kraju – ten region Podlasia przyciąga jak magnes właśnie dlatego, że jest tak dziki, tak tradycyjny, bogaty kulturowo i przyrodniczo, tak inny od reszty kraju. Puszcza zasługuje na ochronę.</p>
716	<p>Sprzeciw wobec wariantu A1 Krzysztof Chłopek</p>
717	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uprzejmie wnioskuję o odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 689, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera i wycinką wielu drzew o rozmiarach pomnikowych. 2. Zwracam się z uprzejmą prośbą o procedowanie wariantu nr 4, który nie wiąże się również z niszczeniem siedlisk cennych i rzadkich roślin rosnących wzdłuż linii kolejowej co miałyby miejsce w wariantcie 5. Jeżdżąc rowerem z Hajnówki do Białowieży również wybieram trasę trybem hajnowskim i uważam ją za wygodną trasę, dlatego wybieram wariant 4. 3. Wnioskuję o przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
718	<p>Wnoszę o odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>Jako turysta często bywający w tej okolicy ze względu na jej unikalną przyrodę i krajobraz, uważam takie działanie za niezwykle szkodliwe i niedopuszczalne. Zamiast tego proponuję warianty 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew – coś co przy podobnych inwestycjach powinno być priorytetem!!!</p> <p>Oczywiście wcześniej należy przeprowadzić pełną ocenę oddziaływania na środowisko tej inwestycji, na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>

719	<p>Zwracam się z żądaniem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Dalszych prac nad wariantami 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
720	<p>Biorę udział w tych konsultacjach gdyż Puszcza Białowieska nie jest własnością tylko lokalnych decydentów i mieszkańców np. gmin. Puszcza Białowieska to nasz narodowy skarb, Światowe Dziedzictwo Ludzkości. Realizacja ścieżki rowerowej przez rezerwat im. Profesora Szafera w bezpośrednim sąsiedztwie szosy Hajnówka – Białowieża, będzie wiązać z jego zniszczeniem poprzez wycinkę setek a może tysięcy drzew w tym ponadstuletnich okazów, degradacją krajobrazu. Prace ziemne związane z budową ścieżki (kopanie rowów itp.) zwiększają ryzyko wkroczenia patogenów drzew, inwazyjnych gatunków roślin np. niecierpka drobnokwiatowego oraz zwiększą chroniczną suszę w rezerwacie poprzez odwadnianie okolic ścieżki rowami odwadniającymi. Postuluję przeprowadzenie ścieżki rowerowej duktami leśnymi połączoną z brakiem budowania rowów odwadniających.</p>
721	<p>Jako mieszkanka regionu, którego dotyczy sprawa ścieżki rowerowej opowiadam się za:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzuceniem wersji 1A oraz jej podwariantów – tj. wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka-Białowieża. 2. Poprowadzeniem ścieżki wariantem bezpiecznym dla Puszczy Białowieskiej tj. drogami leśnymi lub w przestrzeni wzdłuż linii kolejowej – tj. wariantem 5. <p>Uzasadnienia mojego stanowiska – że należy wykorzystać najlepszy wariant dla atrakcyjności ścieżki dla jej uczestników (mieszkańców i turystów) oraz zadbać o bezcenny obszar, przez który przebiega inwestycja, i że nie ma mojej zgody na demolowanie Puszczy na obszarze Rezerwatu Szafera - przedstawiłam obszerniej w poprzednich konsultacjach, w 2022 roku.</p> <p>Ewidentnie preferowana przez inwestorów ścieżka wzdłużistniejszej drogi samochodowej jest opcją niebezpieczniejszą i mniej atrakcyjną dla użytkowników oraz wysoce szkodliwą przyrodniczo.</p>
722	<p>Szanowni Państwo, kierując się troską o integralność i trwałość dziedzictwa przyrodniczego uważam, że przed przystąpieniem do realizacji inwestycji należy bezwzględnie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucić wariant 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedować warianty 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzić dla wybranych wariantów pełną ocenę oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

723	<p>Jestem zdecydowanie przeciwna wariantowi 1A gdyż ingeruje w rezerwat Szafera, wiąże się z koniecznością wycinki tysięcy cenny drzew i jest niebezpieczny dla rowerzystów. Ścieżka rowerowa przy ruchliwej ulicy jest oczywista w mieście ale nie w puszczy.</p> <p>Tylko wariant 4 a najlepiej 5.</p> <p>Żądam także przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
724	<p>W imieniu Stowarzyszenia Działań Kulturalnych, Edukacyjnych i Ekologicznych "Wzrastaj" wnioskuję uwzględnienie naszych uwag.</p> <p>Bardzo proszę o potwierdzenie odbioru niniejszego wniosku - nie tylko potwierdzenie wyświetlenia wiadomości.</p> <p>Agnieszka Korbel prezes (PUSTY WNIOSEK)</p>
725	<p>Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich forsuje budowę ścieżki rowerowej w wariancie 1A, który prowadzi wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 między Hajnówką a Białowieżą. Jest to najgorszy z rozważanych wariantów, ponieważ wiąże się z wycinką nawet kilku tysięcy drzew, w tym, drzew pomnikowych z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz strefy ochrony UNESCO.</p> <p>Wyrażam swój sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p> <p>Wnosząc o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły i dla przyrody, i dla rowerzystów wnoszę tym samym o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4. i 5, które zakładają budowę ścieżki po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych, co nie wymaga wycinek. Nie można pozwolić, by „brama do Puszczy” zamieniła się w betonowe pobocze!!! Mam nadzieję, że mój głos w tej sprawie będzie miał znaczenie???</p>
726	<p>Popieram wariant W1 (wzdłuż drogi wojewódzkiej). Projektowana ścieżka powinna w miarę możliwości omijać najcenniejsze okazy drzew (pomniki przyrody), co stanowi istotny kompromis względem postulatów ekologicznych. Należy jednak zachować odpowiednie proporcje – ewentualna wycinka nawet kilkuset drzew to znikomy procent w skali niepoliczalnych zasobów Puszczy Białowieskiej. W tym przypadku to życie i zdrowie ludzkie są wartością nadrzędną, a bezpieczna, oddzielona od jezdni infrastruktura jest kluczowa dla ochrony wszystkich uczestników ruchu.</p> <p>Podczas spotkania w Białowieży pojawiły się głosy organizacji ekologicznych sugerujące, że nawet wariant wzdłuż torów może negatywnie wpływać na przyrodę jako rzekome miejsce żerowania zwierząt. Argument ten jest bezzasadny, gdyż pas ten pozostaje niezadrzewiony wyłącznie dzięki regularnemu koszeniu przez człowieka. Taka postawa pokazuje, że środowiska ekologiczne nie potrafią wypracować spójnego stanowiska, co paraliżuje proces decyzyjny i blokuje racjonalne rozwiązania.</p> <p>Jednocześnie stanowczo sprzeciwiam się wariantom zakładającym ograniczenie prędkości na drodze wojewódzkiej. Takie rozwiązanie znacząco wydłuży mieszkańcom czas codziennych dojazdów do Hajnówki – do pracy, lekarza czy po zakupy. Należy podkreślić, że warianty W2, W3, W4 oraz W5 nie zlikwidują ruchu rowerowego na drodze wojewódzkiej, a mogą go jedynie nieznacznie zmniejszyć. Oznacza to, że rowerzyści nadal będą poruszać się po jezdni obok samochodów, co przy braku fizycznego oddzielenia (które gwarantuje tylko wariant W1) wciąż będzie generować bezpośrednie zagrożenie dla ich życia i zdrowia</p>

727	Zgłaszam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
728	<p>Udział w konsultacjach w sprawie budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka – Białowieża.</p> <p>Należy odrzucić wariant 1A forsowany przez inwestora i procedować alternatywne warianty 4 i 5 oraz przeprowadzić dla wybranych wariantów pełną ocenę oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
729	<p>Wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 689, który wiąże się z ingerencją w rezerwat krajobrazowy B. Szafera – wariant preferowany przez inwestora. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które ograniczają wycinkę drzew. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów oceny oddziaływania na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
730	<p>Szanowni Państwo, Jestem biologiem pracującym na Uniwersytecie Aarhus w Danii.</p> <p>W 2025 roku na obszarze przedstawionym na wariant 5 drogi rowerowej Hajnówka-Białowieża prowadziłem badania naukowe we współpracy z Instytutem Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży. Badania polegały na inwentaryzacji botanicznej (56 zdjęć fitosocjologicznych), połączonej z inwentaryzacją dużych ssaków (53 kamery fotopułapki), mam więc dobry obraz przyrody tego terenu. Mając tę wiedzę jednoznacznie mogę stwierdzić, że wariant 5 jest niestychanie szkodliwy dla przyrody. Jego wykonanie wiązałoby się z bezpowrotnym zniszczeniem populacji 15 chronionych gatunków roślin i 7 gatunków roślin z Czerwonej Księgi. Rośliny te często mają tu swoje największe stanowiska w skali polskiej części Puszczy Białowieskiej. Nasze badania pokazują również, że obszar ten jest jedną z najważniejszych na terenie Puszczy Białowieskiej ostoji kopytnych (przede wszystkim żubra), a co to za tym idzie dużych drapieżników (wilka i rysia).</p> <p>Kluczowym ściśle chronionym gatunkiem rośliny, który stwierdziliśmy, jest leniec bezpodkwiatkowy (<i>Thesium ebracteatum</i>) - jest to gatunek będący jednym z przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Puszcza Białowieska (PLC200004). Według mojej wiedzy populacja tego gatunku na omawianym obszarze (kilka tysięcy pędów) jest największą spośród znanych w polskiej części Puszczy Białowieskiej i stanowi znaczną część populacji stwierdzonej w całym obszarze Natura 2000. W związku z tym budowa drogi rowerowej w wariant 5 będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmiot ochrony obszaru Natura 2000. Wstępne wyniki naszych badań pokazują, że teren, na obszarze którego miałby powstać wariant 5, jest bardzo intensywnie użytkowany przez żubry (4216 zdjęć w ciągu tylko około miesiąca badań!), jelenia szlachetnego (4413 zdjęć), sarnę (1142 zdjęcia), dziką (487 zdjęć) oraz łosia (95 zdjęć), który jest w Puszczy Białowieskiej gatunkiem rzadkim. Ze względu na tak unikalne siedlisko dla kopytnych obszar ten jest również ważną ostoją dla dużych drapieżników na nie polujących, wilka zarejestrowaliśmy na 62 zdjęciach, natomiast obecność rysia udało się potwierdzić trzema zdjęciami jednego osobnika. Mapa 1 przedstawia obszar badań, a więc i teren, o którym wiemy już, że jest niestychanie ważnym siedliskiem dużych ssaków. Budowa drogi rowerowej równoległe do linii elektroenergetycznej nie tylko zniszczy lokalne siedlisko kopytnych (bujną roślinność zielną na pasie pod linią), ale też doprowadzi do płoszenia żyjących na tym obszarze chronionych kopytnych i drapieżników. Co więcej, kopytne poprzez zgryzanie roślinności przyczyniają się do utrzymania siedliska dla występujących tam chronionych gatunków roślin, więc budowa ścieżki nie tylko bezpośrednio zniszczy większą część populacji ściśle chronionych gatunków roślin, ale też pośrednio doprowadzi do dalszego zaniku reszty populacji przez zatrzymanie procesu zgryzania.</p>

Obok wymienionego powyżej leńca bezpodkwiatkowego (*Thesium ebracteatum*) na omawianym obszarze stwierdziliśmy liczne inne chronione i zagrożone gatunki roślin. Tak wysokie ich zagęszczenia, jak te, które zaobserwowaliśmy na obszarze przeznaczonym pod wariant 5, są niezwykle rzadkie w skali Polski. Są to następujące gatunki roślin:

arnika górską (*Arnica montana*, ściśle chroniona, o znaczeniu wspólnotowym, VU – narażona) – 13 pędów na 3 stanowiskach, jest to jedna z ostatnich populacji tego gatunku w Puszczy Białowieskiej;

buławnik mieczolistny (*Cephalanthera longifolia*, ściśle chroniony, VU – narażony), jedyne stanowisk w polskiej części Puszczy Białowieskiej;

podejrzon księżycowy (*Botrychium lunaria*, ściśle chroniony, VU – narażony), 1 stanowisko;

podejrzon rutolistny (*Botrychium multifidum*, ściśle chroniony, CR – krytycznie zagrożony), 1 stanowisko;

mieczyk dachówkowaty (*Gladiolus imbricatus*, ściśle chroniony, NT – narażony), >20 stanowisk;

lilia złotogłów (*Lilium martagon*, ściśle chroniona), >30 stanowisk;

nasieźrzał pospolity (*Ophioglossum vulgatum*, ściśle chroniony, VU – narażony), 1 stanowisko;

pełnik europejski (*Trollius europaeus*, ściśle chroniony, VU – narażony), 1 stanowisko;

orklik pospolity (*Aquilegia vulgaris*, chroniony częściowo), >20 stanowisk;

miodownik melisowaty (*Melittis melissophyllum*, ochrona częściowa), >30 stanowisk;

widłak goździsty (*Lycopodium clavatum*, ochrona częściowa, NT – bliski zagrożenia), 2 stanowiska;

wawrzynek wilczełyko (*Daphne mezereum*, ochrona częściowa), >10 stanowisk;

naparstnica zwyczajna (*Digitalis grandiflora*, ochrona częściowa), >20 stanowisk;

kocanki piaskowe (*Helichrysum arenarium*, ochrona częściowa), 1 stanowisko;

traganeań duńsk (*Astragalus danicus*, VU – narażony), >15 stanowisk;

strzęplica piramidalna (*Koeleria pyramidata*, VU – narażony), >15 stanowisk;

miodunka wąskolistna (*Pulmonaria angustifolia*, VU – narażona), >5 stanowisk;

koniczyna łubinowata (*Trifolium lupinaster*, VU – narażona), >30 stanowisk;

bodziszek leśny (*Geranium sylvaticum* – NT bliski zagrożenia), >5 stanowisk;

turzyca cienista (*Carex umbrosa* – NT bliska zagrożenia), 1 stanowisko;

dzwonek szczeciniasty (*Campanula cervicaria* DD – data deficient), >30 stanowisk.

Należy podkreślić, że przedstawiona lista chronionych i zagrożonych gatunków jest wynikiem krótkotrwałych badań, nie jest więc prawdopodobnie kompletna, a obszar ten z dużą dozą prawdopodobieństwa zawiera zdecydowanie większe populacje wymienionych gatunków.

Podsumowując, wykonanie drogi rowerowej w wariantcie 5 nie może wchodzić w grę. Wariant ten wiązałby się z całkowitym zniszczeniem ostatnich populacji ściśle chronionych gatunków roślin jak również zniszczeniem kluczowego siedliska ściśle chronionych dużych ssaków, a co za tym idzie z bezpowrotną degradacją obszaru Natura 2000 Puszcza Białowieska oraz Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

731

Szanowni Państwo,

Jako przyszły użytkownik drogi wnoszę o to, aby została ona zbudowana zgodnie z wariantem W5.

Wariant ten łączy w sobie następujące zalety:

- 1) jest jednym z krótszych wariantów i ma prosty przebieg;
- 2) jest atrakcyjny turystycznie (lasy, linia kolejowa);
- 3) jedynie na krótkim odcinku przebiega przy rezerwacie przyrody, co sprzyja zachowaniu w dobrym stanie bogactwa narodowego, jakim jest przyroda Puszczy Białowieskiej.

732	<p>Zgłaszam zdecydowany sprzeciw przeciwko budowie ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka- Białowieża nr 689, uważam, że wycinka ok. 4 tys. Drzew w Rezerwacie Szafera, aby wylać asfalt na ścieżkę to pomyłka. Jako rowerzystka nie znoszę jeździć drogami rowerowymi wzdłuż drogi, wdychając spaliny aut i będąc narażoną na hałas i niebezpieczeństwo kolizji. Droga 689 dzięki temu, że prowadzi wśród koron drzew jest naturalnie piękna, a utraci swoje walory, poszerzona będzie sprzyjała zbyt dużym prędkościom aut, co skutkuje kolizjami ze zwierzętami. Wzdłuż tej drogi jadąc wolno w nocy widziałam młode wilczki, rysia, puszczyka- rzadkie chronione gatunki, których ochronę należy wzmacniać, a nie osłabiać. Z dwojga złego lepszym rozwiązaniem jest poprowadzenie ścieżki wzdłuż torów kolejowych, bo nie wiąże się to z wycinkami, ale asfaltowanie ścieżki nie jest potrzebne, wystarczy ją utwardzić i dobrze oznakować. Cenniejsza jest „dzika ścieżka” pośród przyrody, niż na siłę podporządkowywanie przyrody człowiekowi, myślałam, że temat wycinek, walk, protestów od 2017 roku mamy za sobą i nie powrócimy już do wywoływania kolejnego ogólnopolskiego czy nawet ogólnoeuropejskiego oburzenia i masowych protestów, ale nie wiedzieć czemu po 9 latach temat wraca jak bumerang, zupełnie niepotrzebnie.</p>
733	<p>Witam serdecznie. Piszę do Państwa w sprawie z Puszcą Białowieską która znów potrzebuje naszego wsparcia - tym razem zagrożony jest zabytkowy Rezerwat im. Władysława Szafera, Pragnę zgłosić oficjalny sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i zaapelowanie o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5. Z wyrazami szacunku</p>
734	<p>Sprzeciwiam się realizacji wariantu 1A, który jest nie do przyjęcia ze względu na koszty przyrodnicze – wycinkę drzew w obrębie rezerwatu Władysława Szafera, w obszarze Natura 2000 i strefie ochrony UNESCO. Wariant ten jest też nieatrakcyjny turystycznie jako prowadzący wzdłuż szosy.</p> <p>Wnioskuje rozpatrywanie wariantów W4. i W5 jako atrakcyjnych turystycznie i bezpiecznych dla drzewostanu Puszczy.</p>
735	<p>Sprzeciwiam się realizacji wariantu 1A, który jest nie do przyjęcia ze względu na koszty przyrodnicze – wycinkę drzew w obrębie rezerwatu Władysława Szafera, w obszarze Natura 2000 i strefie ochrony UNESCO. Wariant ten jest też nieatrakcyjny turystycznie jako prowadzący wzdłuż szosy.</p> <p>Wnioskuje rozpatrywanie wariantów W4. i W5 jako atrakcyjnych turystycznie i bezpiecznych dla drzewostanu Puszczy.</p>
736	<p>Sprzeciwiam się realizacji wariantu 1A, który jest nie do przyjęcia ze względu na koszty przyrodnicze – wycinkę drzew w obrębie rezerwatu Władysława Szafera, w obszarze Natura 2000 i strefie ochrony UNESCO. Wariant ten jest też nieatrakcyjny turystycznie jako prowadzący wzdłuż szosy.</p> <p>Wnioskuje rozpatrywanie wariantów W4. i W5 jako atrakcyjnych turystycznie i bezpiecznych dla drzewostanu Puszczy.</p>
737	<p>Jestem przeciwna budowie ścieżki rowerowej w jakiegokolwiek formie na terenie Puszczy Białowieskiej. Ten teren powinien zostać jak najbardziej dziewiczy, poza tym wielokrotnie będąc w okolicy poruszałam się rowerem na terenie Puszczy i istniejące drogi są w zupełności wystarczające, proszę porzucić ten absurdalny projekt!</p>
738	<ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
739	<p>Uważam za najbardziej odpowiedni wariant W4 przebiegu drogi rowerowej,</p>
740	<p>Pomimo dużej odległości, jestem stałym bywalcem Puszczy Białowieskiej. Co roku odwiedzam ten obszar i zatrzymuje się w okolicznych miejscowościach, korzystając zarówno z oferty noclegowej, jak i gastronomicznej. Już obecnie korzystam z roweru w Puszczy Białowieskiej. Odwiedzam Puszcę ponieważ jest najdzikszy fragment naszego kraju i działania związane ze zmianą tego stanu, jak np. realizacja planowej inwestycji, to zmieni. Podejrzewam, że jest wielu podobnych turystów, którzy tego typu atrakcji nie potrzebują. Co gorsza, docelowo turyści tacy jak ja, zamienią Puszcę Białowieską na inne miejsca, co będzie stanowiło realną stratę dla lokalnej społeczności. Realizacja projektu wzdłuż istniejącej drogi, po której poruszają się samochody stanowi zaprzeczenie potrzeb turystów, którzy tutaj przyjeżdżają.</p>

741	<p>Zgłaszam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.</p>
742	<p>Zgłaszam wniosek o odrzucenie wariantu 1A, ponieważ wiązałby się z wycinką nawet kilku tysięcy drzew, w tym drzew pomnikowych z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz strefy ochrony UNESCO.</p> <p>Wnoszę o dalsze procedowanie wariantów 4 i 5.</p>
743	<p>Sprzeciwiam się realizacji wariantu 1A, który jest nie do przyjęcia ze względu na koszty przyrodnicze – cięcia w obrębie rezerwatu Władysława Szafera, w obszarze Natura 2000 i strefie ochrony UNESCO. Wariant ten jest też zdecydowanie niekorzystny ze względów na małą atrakcyjność turystyczną szlaku wytyczonego w sąsiedztwie jezdni drogi wojewódzkiej 689.</p> <p>Wnioskuje dalsze rozpatrywanie wariantów 4. i 5 jako atrakcyjnych turystycznie i niesprzecznych z ochroną zasobów Puszczy.</p>
744	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>wnioskuje o odrzucenie wariantów przebiegu drogi nr 1A,2 oraz 3 i dalsze procedowanie wariantów 5 oraz 4, które wiążą się z mniejszą ingerencją w środowisko. Rozumiem przez to ograniczenie do minimum liczby drzew przeznaczonych do wycinki oraz powierzchni terenu naturalnego ulegającego przekształceniu. Ponadto wnoszę o przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p> <p>Warianty 4 oraz - szczególnie-5 są, poza wspomnianą mniejszą ingerencją w środowisko naturalne, korzystniejsze pod kątem oddzielenia ruchu rowerowego od samochodowego, co wiąże się z narażeniem na kolizje, hałas i spaliny. Są też ciekawsze krajobrazowo i stanowią potencjalne połączenie sieci rowerowej z kolejową (co podnosi potencjał wykorzystania obu)</p> <p>Droga taka jak planowana nie ma za zadanie stanowić najszybszego połączenia, ale umożliwiać kontakt z cenną przyrodą. Degradowanie tejże na cele inwestycji jest nierozsądne i szkodliwe.</p> <p>Nie jestem mieszkańcem terenów, na których znajduje się planowana inwestycja, ale obywatelem kraju, którego stan środowiska naturalnego jest dla mnie bardzo ważną kwestią. Ponadto jestem rowerzystą, moje wnioski popieram doświadczeniami z wielu tras turystycznych oraz codziennych dojazdów do domu i pracy.</p>
745	<p>Zgłaszam sprzeciw wobec wariantu 1A, ponieważ jest to opcja najbardziej szkodliwa dla przyrody puszczy i najgorsza dla rowerzystów.</p> <p>Apeluję o dalsze procedowanie z wariantami 4 lub 5.</p> <p>Ponieważ jestem miłośnikiem przyrody i od dwudziestu lat odwiedzam puszcę pieszo i na rowerze jest to dla mnie ważny temat i zależy mi na tym żeby moje ukochane miejsce w Polsce nie było narażone na szkodliwe inwestycje, szczególnie kiedy są możliwe lepsze rozwiązania.</p>

746	<p>Pomysł budowy drogi dla rowerów przez Puszcę Białowieską jest absurdalny. W Puszczy już istnieje obecnie gęsta sieć dróg szutrowych i leśnych, które są całkowicie wystarczające dla turystyki rowerowej w takim miejscu. Między Białowieżą a Hajnówką można bez trudu przejechać na południe od szosy Hajnówka-Białowieża oraz na północ od tej szosy. Trasę południową i północną można zrobić w różnych wariantach, robienie ścieżki w rezerwacie Szafera lub na starej trasie kolejowej, z której dziś korzysta wiele zwierząt i na której występują unikalne zbiorowiska roślinne to zbrodnia na przyrodzie. Turystyka rowerowa potrzebuje jasnego oznakowania istniejących tras i informacji o nich oraz ograniczenia ruchu na Drodze Narewowskiej np. wyłącznie do ruchu lokalnego, a także konsekwentnego egzekwowania od kierowców limitu prędkości, tak żeby można było wygodnie przejechać z Białowieży do Narewki, natomiast nie potrzebuje ingerowania w dzikość Puszczy. Co więcej, obecnie największym zagrożeniem dla Puszczy Białowieskiej jest jej fragmentacja przez drogi, utrata siedlisk i izolacja. Wskazują na to misje UNESCO i Państwowa Rada Ochrony Przyrody. Potrzebny jest program defragmentacji, a nie dokładanie kolejnej inwestycji liniowej. Ponadto w czasach gdy zagrożenie ze wschodu jest realne, budowa jakiegokolwiek drogi wschód-zachód w miejscu, które ma świetne naturalne warunki do obrony, nie jest w zgodzie z ideą Zielonej Tarczy Wschód i godzi w nasze bezpieczeństwo.</p>
747	<p>Szanowni Państwo, chcielibyśmy zwrócić uwagę na kilka kwestii, które naszym zdaniem są kluczowe dla podjęcia dobrej decyzji dotyczącej przebiegu planowanej ścieżki rowerowej. Puszcza Białowieska to miejsce wyjątkowe, a każda ingerencja powinna być naprawdę dobrze przemyślana. Dlatego zależy nam, aby w procesie konsultacji wzięto pod uwagę rozwiązania, które są bezpieczne zarówno dla ludzi, jak i dla przyrody.</p> <p>1. Odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Wariant 1A to propozycja, która od początku budzi największe obawy. Trasa miałaby przebiegać tuż przy drodze wojewódzkiej, dokładnie tam, gdzie zaczyna się rezerwat im. Władysława Szafera – jedno z najcenniejszych miejsc w całej Puszczy. Wprowadzenie tam ciężkiego sprzętu, poszerzanie pasa drogowego czy wycinka drzew oznaczałoby realne szkody dla przyrody, której nie da się później „odwrócić”. To nie jest zwykły las – to obszar chroniony od ponad stu lat, który przetrwał właśnie dlatego, że nie dopuszczano tam takich inwestycji. Wariant 1A po prostu nie pasuje do takiego miejsca i trudno go pogodzić z ochroną przyrody, której ten teren wymaga.</p> <p>2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują wycinkę drzew Warianty 4 i 5 pokazują, że da się poprowadzić ścieżkę rowerową w sposób bardziej przyjazny dla przyrody. W tych propozycjach wykorzystuje się istniejące dukty, pasy techniczne lub tereny, które nie wymagają masowej wycinki drzew. Dzięki temu można stworzyć trasę, która będzie atrakcyjna dla rowerzystów, a jednocześnie nie zniszczy tego, co w Puszczy najcenniejsze. To rozwiązania, które pozwalają połączyć rekreację z troską o środowisko – i właśnie takie podejście powinno być podstawą każdej inwestycji w tym regionie.</p> <p>3. Konieczność przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania na środowisko Puszcza Białowieska to miejsce wyjątkowe nie tylko w skali kraju, ale i świata – dlatego znajduje się na liście Obiektów Światowego Dziedzictwa UNESCO. Każda inwestycja, nawet tak pozornie niewielka jak ścieżka rowerowa, może mieć wpływ na jej stan. Dlatego tak ważne jest, aby dla wybranych wariantów przeprowadzić pełną ocenę oddziaływania na środowisko. Tylko rzetelna analiza pokaże, które rozwiązania są naprawdę bezpieczne dla przyrody, a które mogą jej zaszkodzić. Bez takiej oceny trudno mówić o odpowiedzialnym podejściu do planowania inwestycji w tak wrażliwym miejscu.</p>
748	<p>Sprzeciw wobec wariantu 1A ścieżki rowerowej budowanej na trasie Hajnówka - Białowieża</p>

749	<p>Odnosząc się do informacji podanej przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich dotyczącej wariantu 1A – proponowanej ścieżki rowerowej przebiegającej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689 między Hajnówką, a Białowieżą, poniżej uzasadniam swój sprzeciw dla wyboru tego wariantu.</p> <p>Na ww. odcinku rośnie kilka tysięcy cennych środowiskowo drzew, w tym drzew pomnikowych z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz strefy ochrony UNESCO.</p> <p>Budowa ścieżki rowerowej nie może niszczyć Puszczy Białowieskiej i jej unikalnego ekosystemu! Apeluję o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły nie tylko dla przyrody i rowerzystów, ale dla nas wszystkich (i przyszłych pokoleń)! Utracimy coś bardzo cennego, co powinniśmy chronić i otaczać opieką, a nie likwidować.</p> <p>Wnoszę o dalsze procedowanie wariantów 4. i 5., które zakładają budowę ścieżki rowerowej po istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych, niewymagających ingerencji, tj. wycinek.</p>
750	<p>Wariant drogi rowerowej wzdłuż torów i/lub linii energetycznej Hajnówka-Białowieża w oddaleniu od drogi samochodowej jest bezpieczny atrakcyjny turystycznie, wytłumiony od hałasu. Droga rowerowa wzdłuż torów i/lub linii energetycznej Hajnówka-Białowieża może być jednocześnie drogą serwisową i przeciwpożarową.</p> <p>To wariant nie wymagający wycinki drzew</p> <p>Droga samochodowa Hajnówka-Białowieża mogłaby być wtedy poszerzona o np. utwardzenie wyjeżdżonych poboczy zagrażających wypadnięciu z drogi aut.</p> <p>Zamiast ogrodzenia drogi zapobiegających wypadkom ze zwierzętami można by zastosować https://www.google.com/search?client=opera&q=wilcze+oczy</p> <p>„Wilcze oczy” to specjalne przydrożne odbłaski (zazwyczaj niebieskie, białe lub czerwone), montowane na słupkach prowadzących (U-1), które mają na celu ochronę dzikich zwierząt przed wejściem na jezdnię. Odbijają one światło reflektorów samochodowych, tworząc optyczną barierę w lasach, co odstrasza zwierzyne i zmniejsza ryzyko kolizji.</p> <p>Zasada działania: Gdy nadjeżdża samochód, światło reflektorów pada na odbłask, który rozprasza je w stronę lasu. Zwierzęta postrzegają to jako niebieskie lub czerwone „oczy drapieżnika”, co wywołuje u nich strach i zniechęca do wejścia na drogę.</p> <p>Zalety: Jest to rozwiązanie znacznie lepsze niż stałe ogrodzenia, ponieważ po przejechaniu auta odbłask przestaje świecić, pozwalając zwierzętom bezpiecznie przekroczyć drogę.</p> <p>Skuteczność: Stosowane w miejscach o wysokim ryzyku kolizji, „wilcze oczy” znacząco podnoszą bezpieczeństwo, a w niektórych lokalizacjach odnotowano dzięki nim zerową liczbę wypadków z udziałem zwierząt.</p> <p>Montaż: Są instalowane na słupkach prowadzących, zazwyczaj na wysokości czerwonego obszaru, na drogach krajowych, wojewódzkich i autostradach.</p> <p>Rozwiązanie to jest powszechnie stosowane w Polsce w celu ochrony fauny i kierowców.</p>

751	<p>Białowiecki Park Narodowy przeanalizował zaproponowane warianty poprowadzenia drogi dla rowerów (DDR) z Hajnówki do Białowieży, biorąc pod uwagę kwestie związane z ochroną szczególnie cennej przyrody Puszczy Białowieckiej, bezpieczeństwem i komfortem uczestników ruchu drogowego oraz uwarunkowaniem rozwoju regionu w oparciu o zrównoważoną turystykę, ponieważ planowana trasa rowerowa to coś więcej niż tylko infrastruktura. To decyzja o tym, w jaki sposób chronić Puszcę Białowiecką dla kolejnych pokoleń, przy jednoczesnym zrównoważonym udostępnianiu jej dla społeczeństwa.</p> <p>Puszcza Białowiecka jest jednym z ostatnich istniejących i najlepiej zachowanych naturalnych kompleksów leśnych o charakterze pierwotnym na niżu Europy. Od 1979 r. obszar Białowieckiego Parku Narodowego, a od 2014 r. cały teren Puszczy ma najwyższy międzynarodowy status ochronny obiektu światowego dziedzictwa UNESCO. Puszcza znajduje się w międzynarodowej sieci obszarów ochrony przyrody Natura 2000, a znaczna jej część objęta jest wieloma krajowymi formami prawnej ochrony przyrody (rezerваты, obszar chronionego krajobrazu, ostoje gatunków).</p> <p>Ze względu na unikalne w skali świata walory przyrodnicze Puszczy Białowieckiej oraz intensywny ruch turystyczny nakierowany przede wszystkim na kontakt z naturą, Białowiecki Park Narodowy rekomenduje, by przy wyborze wariantu przebiegu drogi rowerowej Hajnówka-Białowieża, projektowania jej parametrów technicznych i planowania rozwiązań materiałowych przede wszystkim zminimalizować negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze.</p> <p>Zdaniem Białowieckiego Parku Narodowego, powyższe przedsięwzięcie, z uwagi na zakres, rozmiar oraz wpływ na przyrodę Obiektu UNESCO, winno być procedowane w trybie paragrafu 172 Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention.</p> <p>OCHRONA PRZYRODY</p> <p>Zalecamy, by:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ograniczyć do niezbędnego minimum ingerencję w substancję przyrodniczą Puszczy Białowieckiej (m.in. wycinka drzew); - nawierzchnia drogi rowerowej zapewniała minimalną konieczną ingerencją w podłoże glebowe, stosunki wodne, systemy korzeniowe drzew; - maksymalnie wykorzystać istniejącą infrastrukturę (bezdrowny pas drogowy, pas kolejowy z linią wysokiego napięcia, drogi leśne, wytyczone szlaki turystyczne), by unikać tworzenia nowych ciągów komunikacyjnych w środowisku leśnym i zminimalizować poszerzanie lub dodawanie nowych pasów dla ruchu rowerowego kosztem środowiska naturalnego; jest to zgodne z zaleceniami Komisji ds. UNESCO o ograniczeniu liczby dróg w Puszczy Białowieckiej; - uniknąć wykonania głębokich rowów (wykopów), wysokich nasypów; - uniknąć wybudowania długiego ciągu barierek (żółtych barierek), które spotęgują fragmentację puszczy; zakłócać przemieszczanie się zwierząt, przerywając ich dotychczasowe korytarze migracyjne; - rozpatrując wariant W4, prowadzący fragmentem drogi powiatowej DP1651B, szczególnie na odcinku Pogorzelce-Białowieża, biegnie on przez zalewową dolinę rzeki Narewki, która jest miejscem masowych wiosennych i jesiennych migracji płazów. Projekt techniczny drogi rowerowej musi zapewnić odpowiednią liczbę podziemnych przejść dla płazów. <p>ROZWÓJ TURYSTYKI</p> <p>Niewątpliwie droga dla rowerów na odcinku Hajnówka-Białowieża będzie miała wpływ na zwiększenie potencjału turystycznego regionu. Turystyka jest bardzo istotnym czynnikiem ekonomicznego rozwoju gmin Puszczy Białowieckiej. Stanowi ważne źródło dochodów dla mieszkańców.</p> <p>W ostatnich latach obserwujemy dynamiczny wzrost liczby turystów przyjeżdżających na rowerach do Białowieży oraz zwiększone zainteresowanie turystów wypożyczeniem rowerów na miejscu.</p> <p>Przy wyborze drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka-Białowieża bardzo ważna jest analiza obecnego ruchu rowerowego na tej trasie oraz prognozy na najbliższe lata.</p> <p>Niewątpliwie dla wsparcia rozwoju turystycznego regionu korzystne byłoby poprowadzenie drogi dla rowerów przez małe miejscowości - wariantem W4 lub W5.</p> <p>Wariant W4 prowadzi przez trzy puszczańskie miejscowości (Budy, Teremiski, Pogorzelce), wariant W5 przez jedną miejscowość – Czerlonka i w pobliżu drugiej – Grudek. Poprowadzenie drogi rowerowej jednym z tych wariantów może zwiększyć rowerowy ruch turystyczny przez te wioski i wpłynąć na rozwój małych miejscowości. Optymalnym może się tu stać rozwinięcie usług turystycznych: punkt naprawy rowerów / punkty gastronomiczne/ sklepiki z regionalnymi pamiątkami / galerie z lokalną sztuką i rzemiosłem. Wariant W4 w całości pokrywa się z trasą rowerową Green Velo, która jest już wypromowana, co stanowi dodaną wartość tego przebiegu.</p> <p>Warianty przebiegające poza DW689, tj. W2, W3, W4 i W5 prowadzą po trybach leśnych, wzdłuż linii kolejowej lub po mniej uczęszczanym fragmencie drogi łączącej Białowieżę z Hajnówką (przez trzy puszczańskie wsie: Budy, Teremiski i Pogorzelce). Z punktu widzenia krajobrazowo-turystycznego, są to trasy dużo atrakcyjniejsze dla potencjalnych użytkowników DDR niż warianty przy drodze wojewódzkiej DW689.</p>
752	<p>Apeluję o odrzucenie wariantów 1A, 2 i 3. Ingerencja w środowisko wymagana dla tych wariantów jest zbyt wysoka w porównaniu z wariantami 4 i 5, o których dalsze procesowanie wnioskuję.</p>
753	<p>Proszę o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A, preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowiecka”.

754	<p>Uważam, że droga dla rowerów powinna przebiegać wariantem W4 gdyż:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jej przebieg jest różnorodny: prowadzi przez las, przez tereny otwarte (łąki przy Budach, łąki między Pogorzalcami a Białowieżą) oraz przez wsie (pokazując ich malownicze usytuowanie oraz architekturę) • prowadzi przez trzy puszczańskie miejscowości (Budy, Teremiski, Pogorzelce) dając możliwość ich rozwoju • nie ingeruje w cenne ekosystemy Puszczy (przy Trybie Hajnowskiej są drzewostany zmienione przez człowieka) • wykorzystuje tylko już istniejące drogi • umożliwia wykorzystanie asfaltu we wsiach zarówno przez rowerzystów jak i przez pojazdy • daje dogodny dojazd do RPŻ, ścieżki Żebra Żubra, dąbrowy budnickiej, miejsca obserwacji żubrów w Teremiskach • niekomfortowo jest jeździć rowerem przy dużych trasach (jak trasa Hajnówka – Białowieża), gdzie ruch pojazdów silnikowych generuje hałas i zanieczyszczenia powietrza
755	<p>Każda ingerencja w Puszę Białowieską przyniesie jakieś zniszczenia. Istnieje obawa, że ścieżka rowerowa jest tylko wstępem do dalszych inwestycji.</p> <p>wariant 1A - MA ZOSTAĆ ODRZUCONY</p> <p>wariant 4 Trybą Hajnowską – MA ZOSTAĆ przeprowadzona pełna ocena oddziaływania na środowisko.</p> <p>wariant 5 wzdłuż linii kolejowej - MA ZOSTAĆ przeprowadzona pełna ocena oddziaływania na środowisk.</p>
756	<p>Jestem mieszkańcem Hajnówki i byłym mieszkańcem Białowieży i Teremisek, do niedawna poruszałem się po okolicy tylko za pomocą roweru i/lub komunikacji publicznej. Jestem poza tym aktywnym turystą rowerowym, w tym po Puszczy Białowieskiej. Przez wiele lat używałem również roweru w transporcie po Puszczy w ramach pracy. W imieniu własnym i jako praktyczny użytkownik tej infrastruktury wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów (DDR) na odcinku Hajnówka – Białowieża według wariantu W4 (przez Budy, Teremiski, Pogorzelce).</p> <p>1. Uzasadnienie</p> <p>Jako osoba regularnie poruszająca się rowerem po drogach oraz osoba często mająca kontakt z turystami, znam realne potrzeby rowerzystów: zarówno mieszkańców, jak i odwiedzających nasz region.</p> <p>W mojej ocenie wariant W4 to rozwiązanie, które najlepiej odpowiada tym potrzebom: zapewni logiczne, bezpieczne i komfortowe połączenie między gminami Hajnówka i Białowieża, zapewnia przejazd w podobnym czasie co warianty 1A i 2, oraz posiada znaczne walory krajobrazowe.</p> <p>2. Bezpieczeństwo i separacja ruchu</p> <p>Około połowy trasy wariantu W4 przebiega po drodze leśnej, w związku z czym będzie istniało fizyczne odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego. Oddzielenie to znacząco zmniejszy ryzyko ewentualnych kolizji.</p> <p>Część przebiegająca wzdłuż drogi Budy-Teremiski-Białowieża idzie wzdłuż drogi o niskiej intensywności ruchu aż do Białowieży .</p> <p>3. Komfort jazdy</p> <p>Proponowany przebieg DDR w dużej części prowadziłby po stosunkowo równej i utwardzonej trasie, bez znaczących przewyższeń. Trasa przebiegająca liniowo pozwoliłaby na płynną i przewidywalną jazdę, co jest istotne zarówno dla mieszkańców jak i turystów rowerowych. Taka droga zapewniłaby też komfort użytkowania drogi przez mniej doświadczonych rowerzystów oraz rodziny z dziećmi.</p> <p>4. Atrakcyjność turystyczna</p> <p>Wariant W4 jest atrakcyjny z punktu widzenia turystycznego, duża jego część przebiega przez las, w tym wzdłuż granic rezerwatów Lasy Naturalne Puszczy Białowieskiej i Dębowy Grąd. Dodatkowo w bliskiej odległości od proponowanego przebiegu DDR znajduje się kilka pomników przyrody. Druga część DDR w wariantcie W4 przebiega przez malownicze miejscowości Budy, Teremiski, Pogorzelce, które mimo bliskości Białowieży są dużo rzadziej odwiedzane przez turystów. Taki dodatkowy ruch turystyczny może pozytywnie wpłynąć na biznes turystyczny (przewodnicki, agroturystyczny) oraz sprzedaż lokalnych produktów (np. miodu) przez mieszkańców. Ponadto droga zapewnia sprawny, bezpieczny i wygodny dojazd do Białowieży, co może sprzyjać zwiększeniu liczby odwiedzin, wydłużeniu czasu pobytu i rozwojowi ruchu turystycznego w naszym regionie.</p> <p>5. Argumenty i porównanie z proponowanymi innymi wariantami</p> <p>Wariant W4 wykorzystuje istniejący korytarz wzdłuż drogi leśnej oraz dróg gminnych przez Budy, Teremiski i Pogorzelce — jego adaptacja na DDR oznacza wykorzystanie mniejsze powierzchni o wysokiej wartości przyrodniczej w porównaniu z przebiegiem przez nienaruszone fragmenty lasu (wariant W1).</p> <p>W tej chwili droga DW689 ma unikalny charakter alei zamykających się ponad nią koronami drzew i tworzy wyjątkowy klimat. Wybór wariantu W1 zniszczy ten wyjątkowy element krajobrazu.</p> <p>Wariant W1 - trasa bliższa przy istniejącej drodze wojewódzkiej oznacza większą ekspozycję na ruch samochodowy, mniejszą separację i niższy komfort, a co za tym idzie poczucie bezpieczeństwa rowerzystów. Choć odcinek W1 jest nieco krótszy, nie zapewnia warunków preferowanych przez turystów i rodziny. Ponadto, wybór istniejącego drogi leśnej i dróg gminnych nie wymaga masowych wycinek, co ogranicza potencjalne straty drzewostanu i zmniejsza długofalowe skutki hydrologiczne (np. zmiany w infiltracji) i erozję gleby.</p>

	<p>Wybór wariantu W4 przyczyni się do ochrony integralności ekosystemu leśnego oraz gatunków wrażliwych na zaburzenia korytarzy migracyjnych, a jednocześnie będzie atrakcyjny dla turystów i mieszkańców Bud, Teremisiek i Białowieży.</p> <p>6. Promocja zrównoważonego transportu</p> <p>DDR sprzyja zwiększeniu ruchu rowerowego jako alternatywy wobec samochodu, co przyczynia się do redukcji emisji lokalnych zanieczyszczeń i hałasu. W dłuższej perspektywie pozytywnie wpływa to na jakość środowiska i komfort odwiedzin Puszczy. DDR przy linii kolejowej 52 to również okazja połączenia rozwoju turystyki z ochroną przyrody i np. do zorganizowania punktów informacyjnych oraz interpretacyjnych (np. tablic dotyczących przyrody Puszczy).</p> <p>Taka DDR - nowa nitka komunikacyjna! - jest tutaj bardzo potrzebna! Uważam, że Wariant W5 jest najlepszym z przedstawionych w ramach konsultacji społecznych wariantów, by sprawnie dostać się rowerem z Hajnówki do Białowieży i stąd moja refleksja na temat wyboru wariantu drogi dla rowerów.</p>
757	<p>Jestem aktywnym uczestnikiem rowerowych wypraw po różnych drogach Puszczy Białowieskiej. W imieniu własnym i jako praktyczny użytkownik tej infrastruktury wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów (DDR) na odcinku Hajnówka – Białowieża według wariantu W5 (przy linii kolejowej nr 52).</p> <p>1.Uzasadnienie</p> <p>Jako osoba regularnie poruszająca się rowerem po drogach i aktywny uczestnik nieformalnej grupy Rowerowa Puszcza Białowieska znam realne potrzeby rowerzystów: zarówno mieszkańców, jak i turystów odwiedzających nasz region. W mojej ocenie wariant W5 to rozwiązanie, które najlepiej odpowiada tym potrzebom: zapewni bezpośrednio, logiczne, bezpieczne i komfortowe połączenie między gminami Hajnówka i Białowieża.</p> <p>2.Bezpieczeństwo i separacja ruchu</p> <p>Droga zaprojektowana przy linii kolejowej 52 pozwoli na fizyczne odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego i tam, gdzie będzie to wymagane: od ruchu pieszego. Oddzielenie to znacząco zmniejszy ryzyko ewentualnych kolizji.</p> <p>3.Komfort jazdy</p> <p>Proponowany przebieg DDR w dużej części prowadziłby po stosunkowo równej i utwardzonej trasie, bez znaczących przewyższeń. Trasa o długości ok. 17 673 m przebiegająca liniowo pozwoliłaby na płynną i przewidywalną jazdę, co jest istotne zarówno dla mieszkańców jak i turystów rowerowych. Taka droga zapewniłaby też komfort użytkowania drogi przez mniej doświadczonych rowerzystów oraz rodziny z dziećmi.</p> <p>4.Atrakcyjność turystyczna</p> <p>Wariant W5 jest atrakcyjny z punktu widzenia turysty: zapewnia sprawny, bezpieczny i wygodny dojazd do Białowieży. Sprzyja to zwiększeniu liczby odwiedzin, wydłużeniu czasu pobytu i rozwojowi ruchu turystycznego w naszym regionie.</p> <p>5.Argumenty i porównanie z proponowanymi innymi wariantami</p> <p>Wariant W5 wykorzystuje istniejący korytarz przy linii kolejowej 52, to przestrzeń, która już jest przekształconą technicznie — jego adaptacja na DDR oznacza wykorzystanie powierzchni o mniejszej wartości przyrodniczej w porównaniu z przebiegiem przez nienaruszone fragmenty lasu (wariant W1), jak również ogranicza konieczność prowadzenia czasochłonnych procedur (wariant W4).</p> <p>Dla porównania: wariant W4 wymaga budowy 21 obiektów inżynierskich, natomiast wariant W5 jedynie 6 takich obiektów. Mniejsza liczba obiektów przekłada się na niższe koszty realizacji, krótszy czas budowy oraz mniejsze ryzyko przekroczeń budżetowych i opóźnień.</p> <p>W tej chwili droga DW689 ma unikalny charakter alei zamykających się ponad nią koronami drzew i tworzy wyjątkowy klimat. Wybór wariantu W1 zniszczy ten wyjątkowy element krajobrazu.</p> <p>Przebieg przy torach nie wymaga ingerencji w istniejące działki prywatne (wariant W4), co z kolei redukuje koszty kompensacji i konieczność wszczęcia dodatkowych procedur administracyjnych jakim byłyby podziały nieruchomości w celu przejęcia działek pod DDR czy wprowadzenia ograniczeń w korzystaniu z tych działek, przeprowadzenia dodatkowych konsultacji społecznych, uzyskania decyzji administracyjnych itd.</p> <p>Wariant W1 - trasa bliższa przy istniejącej drodze wojewódzkiej oznacza większą ekspozycję na ruch samochodowy, mniejszą separację i niższy komfort, a co za tym idzie poczucie bezpieczeństwa rowerzystów. Choć odcinek krótszy, nie zapewnia warunków preferowanych przez turystów i rodziny. Wariant W1 jest co prawda krótszy od propozycji wariantu W5, jednak pół kilometra dłuższa trasa nie jest dla mnie jako rowerzysty żadnym problemem. Ponadto, wybór istniejącego pasma przy torach nie wymaga masowych wycinek, co ogranicza potencjalne straty drzewostanu i zmniejsza długofalowe skutki hydrologiczne (np. zmiany w infiltracji) i erozję gleby.</p> <p>Wybór wariantu W5 przyczyni się do ochrony integralności ekosystemu leśnego oraz gatunków wrażliwych na zaburzenia korytarzy migracyjnych.</p> <p>6.Promocja zrównoważonego transportu</p> <p>DDR sprzyja zwiększeniu ruchu rowerowego jako alternatywy wobec samochodu, co przyczynia się do redukcji emisji lokalnych zanieczyszczeń i hałasu. W dłuższej perspektywie pozytywnie wpływa to na jakość środowiska i komfort odwiedzin Puszczy. DDR przy linii kolejowej 52 to również okazja połączenia rozwoju turystyki z ochroną przyrody i np. do zorganizowania punktów informacyjnych oraz interpretacyjnych (np. tablic dotyczących przyrody Puszczy).</p> <p>Taka DDR - nowa nitka komunikacyjna! - jest tutaj bardzo potrzebna! Uważam, że Wariant W5 jest najlepszym z przedstawionych w ramach konsultacji społecznych wariantów, by sprawnie dostać się rowerem z Hajnówki do Białowieży i stąd moja refleksja na temat wyboru wariantu drogi dla rowerów.</p>
758	<p>Wniosuję o odrzucenie wariantu 1A. W razie przyjęcia wariantu 4. lub 5. powinna zostać przeprowadzona pełna ocena oddziaływania na środowisko — mówimy w końcu o najcenniejszym lesie w Europie! Nie pozwólmy go niszczyć.</p>

759	<p>1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.</p> <p>2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>Treść zgłoszenia</p> <p>3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
760	<p>Instytut Biologii Ssaków Pan w Białowieży</p> <p>Uważam, że wariant wzdłuż szosy Hajnówka Białowieża za najbardziej optymalny, z tym, że powinna ona zostać zbudowana bez wycinki drzew i wpasowana w pas drogowy. Wymaga to niekonwencjonalnych rozwiązań bez barier, które utrudnia funkcjonowanie populacji zwierząt, oraz rowu, który nie będzie spełniał żadnej roli poza drenującą środowiska położone wzdłuż drogi.</p> <p>Wycinka spowoduje konflikt różnych środowisk zainteresowanych ochrona Puszczy oraz utratę walorów krajobrazowych rezerwatu i drogi (zamknięcie koron nad drogą)</p> <p>Przemawiają za tym następujące czynniki:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Aspekty własnościowe i brak problemów z późniejszym utrzymaniem ścieżki;2) Walory krajobrazowe – ścieżka wzdłuż rezerwatu krajobrazowego zapewni atrakcyjność ścieżki dla odwiedzających. <p>Treść zgłoszenia 3) Bezpieczeństwo – umiejscowienie ścieżki powinno zapewniać dotarcie służb ratunkowych oraz poczucie bezpieczeństwa podczas przemieszczania się również po zmroku;</p> <ol style="list-style-type: none">4) Odległość – ścieżka w tym wariantcie jest najkrótsza, co obniża koszty inwestycji;5) Komunikacyjność – bezpośredni dojazd do obiektów turystycznych: Rezerwat Pokazowy Żubrów, Centrum Informacyjne Kraina żubra, Enklawa, bez konieczności dodatkowych szlaków dojazdowych do tych miejsc.6) Brak dodatkowego efektu barierowego – umiejscowienie ścieżki wzdłuż torów, gdzie są tereny użytkowane przez żubry, jelenie, ale też wilki będzie płoszyć zwierzęta z atrakcyjnych półotwartych powierzchni wzdłuż pasa kolejowego i stworzy dodatkową wirtualną barierę dla zwierząt. Wzdłuż szosy ta bariera już jest, więc nie tworzymy dodatkowych utrudnień dla zwierząt.

761

Szanowni Państwo.

Jestem mieszkańcem Hajnówki i aktywnym rowerzystą. Z roweru korzystam w celach komunikacyjnych (dojazdy na terenie miasta), rekreacyjnych (przejażdżki weekendowe po okolicach Hajnówki) i turystycznych (kilkudniowe wyprawy rowerowe z sakwami w Polsce i w Europie).

Wygodna asfaltowa droga rowerowa łącząca Hajnówkę i Białowieżę z pewnością sprawiłaby, że więcej rowerzystów jadących na trasie Hajnówka-Białowieża wybrałoby taką drogę zamiast drogi wojewódzkiej. Biorąc pod uwagę względy ochrony przyrody można podważać sens budowy DDR, niemniej rozumiem, że istotne w tym temacie są względy bezpieczeństwa i chodzi o to, żeby rowerzyści zniknęli z szosy. Według mnie w tej kwestii zarówno wariant drogi rowerowej wzdłuż szosy jak i wzdłuż torów załatwia ten problem - oba warianty są krótkie i proste i jeśli asfalt drogi rowerowej będzie gładki, bez uskoków i ostrych zakrętów to wszyscy rowerzyści (łącznie z szosówkami) chętnie będą wybierać drogę rowerową zamiast szosy.

Jednocześnie jestem zdecydowanie przeciwny budowie drogi dla rowerów wzdłuż drogi Treść zgłoszenia wojewódzkiej. Dlaczego?

1. Budowa DDR wzdłuż drogi wojewódzkiej wymagać będzie poszerzenia drogi i wycięcia kilku tysięcy drzew w Puszczy Białowieskiej - Obiekcje Światowego Dziedzictwa UNESCO. Puszcza Białowieska jest perłą przyrodniczą, naszym dziedzictwem i narodowym skarbem. Nie ma zgody na tak dużą ingerencję i wycinki na tym obszarze.
2. Poszerzenie DDR i wycinka bezpowrotnie zniszczą unikalny i piękny krajobraz tej drogi w postaci koron drzew zamykających się ponad jezdnią sprawiając, że jedzie się jakby w tunelu. Ten wyjątkowy krajobraz jest wartością, którą należy zachować.
3. Budowa DDR przylegającej do szosy wymagać będzie budowy barier ochronnych, które szpecą krajobraz lub wymagać będzie ograniczenia prędkości na tej drodze na co nie będzie zgody wśród lokalnej społeczności korzystającej z tej drogi do codziennych dojazdów.

4. Budowa DDR wzdłuż szosy wiąże się z dużo wyższymi kosztami inwestycji niż inne warianty przedstawione w konsultacjach. Wybór takiego wariantu jest nieuzasadniony ekonomicznie.

5. Wykorzystanie nowoczesnych technologii tj. drenaż francuski czy podwieszenia drogi będą mało odporne na uszkodzenia spowodowane wjazdem na drogę na przykład ciężkich pojazdów wojskowych. W przypadku takich uszkodzeń rowerzyści będą wjeżdżać na szosę.

6. Konieczność wycinki tysięcy drzew z pewnością spowoduje protesty środowisk ekologicznych, będzie szeroko komentowany w mediach i finalnie zablokuje to możliwość budowy drogi. Jednocześnie będzie to niekorzystne wizerunkowo zarówno dla wykonawcy jak i dla mieszkańców Podlasia. Jeśli budowa asfaltowej drogi jest konieczna to najlepszym kompromisem jest według mnie trasa wzdłuż toru kolejowego. Dlaczego?

1. Jest to trasa krótka i bezpośrednia, Jest tylko pół kilometra dłuższa niż trasa wzdłuż szosy co dla mnie jako rowerzysty na 17 kilometrowej trasie nie robi różnicy.

2. Jest to trasa prosta i oczywista - trudno się tam zagubić, bo mało jest zakrętów i skrzyżowań a trasa wiedzie wzdłuż torów.

3. Jest to trasa wykorzystująca istniejący korytarz komunikacyjny (tory kolejowe) na którym nie ma żadnej innej drogi, więc budowa DDR w tym miejscu stworzy nowe możliwości dla rowerzystów.

4. Budowa drogi w tym miejscu nie wymaga wycinania drzew z Puszczy Białowieskiej - Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO (z wyjątkiem młodych drzew, które powoli zarastają ten korytarz).

5. Trasa przejeżdża bezpośrednio przez jedną puszczańską wieś (Czerlonka) oraz tuż obok jednej popularnej atrakcji turystycznej (Miejsce Mocy).

6. Trasa jest cicha - z dala od ruchu samochodowego.

7. Budowa asfaltowej DDR istniejącym korytarzem komunikacyjnym wzdłuż torów i brak konieczności wycinki ma szansę przejść bez większego echa i protestów ze strony środowisk ekologicznych - mimo trudności formalnych (własności gruntów) uważam, że ten wariant jest najbardziej możliwy do realizacji.

Podsumowując: Z mojej strony ZDECYDOWANE NIE dla wariantu drogi rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej.

Jeśli asfaltowa DDR musi powstać, najlepszym wariantem jest trasa wzdłuż torów kolejowych.

Szanowni Państwo,

Po zapoznaniu się z proponowanymi wariantami budowy drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka — Białowieża chciałbym zgłosić swoje uwagi.

Moim zdaniem budowa drogi dla rowerów wzdłuż istniejących dróg, po których poruszają się samochody całkowicie wypacza ideę budowy drogi dla rowerów. Jaka to atrakcja wybrać się na wycieczkę rowerową podczas której najczęściej spotykanym i mijanym obiektem będą jadące samochody? Otóż jest to żadna atrakcja. Nawet w dużych aglomeracjach miejskich drogi rowerowe planowane i wytyczane są w taki sposób żeby w jak największym stopniu omijać sąsiedztwo istniejących dróg, po których jeżdżą samochody. Rowerzysta, który ma ochotę oglądać jeżdżące samochody może wybrać się na przejażdżkę po mieście.

Uważam, że droga dla rowerów powinna zostać poprowadzona taką trasą, która zapewni jak największe walory estetyczne, krajobrazowe, widokowe i przyrodnicze gwarantując przy tym bliski kontakt ze zmieniającym się otoczeniem oraz ciszę i spokój, których podczas wycieczek rowerowych szukamy. Przestrzeń między Hajnówką a Białowieżą ma doskonałe warunki, żeby to wszystko zapewnić dlatego należy z tej szansy skorzystać naturalnie włączając do tego projektu już istniejące i wykorzystywane przez rowerzystów leśne drogi, ścieżki i dukty.

Chciałbym również zwrócić uwagę, że dzisiejsze możliwości techniczne, technologiczne i budowlane pozwalają na zastosowanie rozwiązań minimalizujących negatywne skutki dla natury dlatego warto wykorzystać te możliwości budując drogę rowerową o charakterze jak najbardziej przyrodniczym zapewniającą zarówno bliski kontakt rowerzystów z otaczającą przyrodą jak i ochronę przyrody podczas planowania i budowy.

Z tego też względu uważam, że najlepszym rozwiązaniem jest wariant WA4. Jest to bez wątpienia wariant najambitniejszy ze wszystkich rozpatrywanych wariantów ale też możliwy jest do osiągnięcia najlepszy i najciekawszy efekt. Droga rowerowa wybudowana według wariantu W1 stanie się tylko kolejnym szlakiem komunikacyjnym, droga rowerowa wybudowana według wariantu W4 ma szansę stać się nie tylko nową, ciekawą atrakcją turystyczną ale także wizytówką tego kojarzącego się z dziewiczą przyrodą regionu. Dziękuję.

763

Szanowni Państwo,
jako właściciel firmy zajmującej się turystyką rowerową oraz wypożyczaniem sprzętu w regionie Puszczy Białowieskiej, chciałbym przedstawić stanowisko dotyczące konsultowanej inwestycji. Moje uwagi wynikają z wieloletniej praktyki pracy z turystami, znajomości lokalnych tras oraz obserwacji realnych potrzeb użytkowników.

Z perspektywy branży rowerowej kluczowym problemem nie jest brak infrastruktury, lecz brak spójnego, czytelnego i trwałego oznakowania istniejącej sieci dróg i szlaków. Puszcza Białowieska posiada już rozbudowaną sieć tras, które – przy odpowiednim oznakowaniu i drobnych usprawnieniach – w pełni zaspokajają potrzeby turystów. To właśnie oznakowanie, a nie budowa nowych ścieżek, jest najczęściej wskazywane przez moich klientów jako bariera w swobodnym i bezpiecznym poruszaniu się po regionie.

W tym kontekście planowana inwestycja, zwłaszcza wariant 1A, budzi poważne zastrzeżenia. Przebiega przez teren o wyjątkowych walorach przyrodniczych, obejmujący obszary Natura 2000, rezerwat krajobrazowy im. Władysława Szafera oraz Obiekt Treść zgłoszenia Światowego Dziedzictwa UNESCO. Jako przedsiębiorca działający w oparciu o zasoby przyrodnicze wiem, że to właśnie nienaruszona przyroda jest największym atutem regionu i podstawą lokalnej turystyki.

Wariant 1A wiąże się z wycinką drzew, ingerencją w siedliska chronionych gatunków oraz naruszeniem granic rezerwatu. Z punktu widzenia turystyki rowerowej jest to rozwiązanie nie tylko niepotrzebne, ale również niebezpieczne – prowadzenie trasy tuż przy ruchliwej drodze wojewódzkiej 689 zwiększa ryzyko kolizji z samochodami. Turyści, zwłaszcza rodziny z dziećmi, zdecydowanie preferują trasy oddalone od ruchu samochodowego, prowadzone przez spokojne, leśne odcinki.

Warto podkreślić, że istniejące warianty alternatywne – w tym trasy prowadzone Trybą Hajnowską – są już dziś wykorzystywane przez rowerzystów i wymagają jedynie prawidłowego oznakowania, a nie budowy nowej infrastruktury. Takie rozwiązanie minimalizuje ingerencję w środowisko, nie narusza obszarów chronionych i jednocześnie odpowiada na realne potrzeby użytkowników.

Strona 1 z 3

Z doświadczenia mojej firmy wynika, że turyści oczekują przede wszystkim:

- jasnego i spójnego oznakowania tras,
- map i tablic informacyjnych,
- bezpiecznych miejsc odpoczynku,
- możliwości wyboru tras o różnym stopniu trudności.

Budowa nowej ścieżki w wariantcie 1A nie rozwiązuje żadnego z tych problemów, natomiast generuje poważne ryzyka środowiskowe i wizerunkowe dla regionu.

W związku z powyższym wnoszę o odrzucenie wariantu 1A oraz o uzupełnienie dokumentacji o warianty, które:

- wykorzystują istniejącą sieć dróg leśnych,
- nie wymagają wycinki drzew,
- zakładają zastosowanie nawierzchni nieasfaltowej,
- koncentrują się na oznakowaniu i poprawie czytelności tras.

Takie podejście jest zgodne zarówno z zasadą minimalizacji ingerencji w środowisko, jak i z potrzebami turystów oraz lokalnych przedsiębiorców.

Proszę o uwzględnienie powyższych uwag

764	<p>Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A, jest to wariant najbardziej szkodliwy dla Puszczy Białowieskiej. Uważam, że warianty 4 oraz 5 są bardziej odpowiedzialne zaprojektowane. Nie można niszczyć przyrody by zbudować drogę rowerową do przyrody to absurd. Teren Rezerwatu Szafera Natura 2000 i strefy Ochrony UNESCO TO teren w którym nie powinno się ingerować w sposób niszczący dla przyrody.</p>
765	<p>Zgłaszam zdecydowany sprzeciw wobec realizacji wariantu 1A, preferowanego przez inwestora, który zakłada poprowadzenie inwestycji w bezpośrednim sąsiedztwie drogi wojewódzkiej nr 698 i wiąże się z istotną ingerencją w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera oraz obszar Puszczy Białowieskiej. Wariant 1A jest rozwiązaniem najbardziej szkodliwym przyrodniczo, prowadzącym do masowej wycinki drzew (w tym drzew o wymiarach pomnikowych) oraz trwałej fragmentacji siedlisk gatunków. Treść zgłoszenia chronionych i rzadkich w skali europejskiej. Wnoszę o rzeczywiste i równoprawne procedowanie wariantów alternatywnych, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wariantu 4 (przez Tryb Hajnowski), • wariantu 5, który dzięki wykorzystaniu istniejących, niezalesionych korytarzy infrastrukturalnych (linia energetyczna, linia kolejowa) w największym stopniu ogranicza konieczność wycinki drzew i ingerencję w cenne przyrod
766	<p>Stanowczo nie zgadzam się z prowadzeniem drogi wg wariantu 1A. Jest najgorszy zarówno z punktu widzenia koniecznych wycinek i niszczenia cennego przyrodniczo terenu jak i zdrowia i bezpieczeństwa rowerzystów (jestem aktywną turystką rowerową i poruszam się rowerem codziennie) poruszanie się wzdłuż drogi jest najgorszym z możliwych. Popieram wariant 5 wzdłuż torów kolejowych, który nie tylko spełnia kryteria podręcznika C.R.O.W., dotyczące tras o charakterze komunikacyjnym (separacja od ruchu samochodowego, możliwie bezpośrednia trasa, brak przewyższeń), ale także wiąże się z najmniejszą skalą wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych. Trasa wzdłuż torów utworzy zupełnie nowe połączenie rowerowe przez puszcę, co zwiększy jej atrakcyjność i stworzy nowe możliwości planowania wycieczek rowerowych (i pieszych) przez ten atrakcyjny przyrodniczo teren. Apeluję też, by w przypadku wyboru wariantu 4 lub 5 została przeprowadzona pełna ocena oddziaływania na środowisko. Wariant 1 jest bezwzględnie do odrzucenia.</p>

767	<p>Ponieważ planowany przebieg drogi dla rowerów w wariantcie 1A wymagałby wycinki znacznej liczby drzew w rezerwacie krajobrazowym im. W. Szafera (co, poza oczywistym uszczerbkiem dla tego fragmentu Puszczy Białowieskiej, znacząco negatywnie wpłynęłoby na chronione w tym właśnie rezerwacie walory krajobrazowe, również dla zmotoryzowanych gości Białowieży (Treść zgłoszenia użytkujących DW 689), postuluję rezygnację z wariantu 1A na rzecz wariantów 4 lub 5, ze wskazaniem na wariant 5 jako krótszy i zapewne mniej obciążony hałasem i zanieczyszczeniami (w związku z niższym natężeniem ruchu na linii kolejowej niż DP 1651B), ponadto z mniejszą liczbą koniecznych do budowy obiektów inżynierskich, co zapewne wpłynie na obniżenie kosztu inwestycji.</p>
768	<p>Jako mieszkaniec Białowieży uważam, że wariant przebiegu ścieżki 1A powinien zostać odrzucony, ponieważ znacząco zmieni wyjątkowy charakter drogi wojewódzkiej Białowieża – Hajnówka. Obecnie korony drzew zamykają się nad drogą, tworząc wyjątkowy, zielony tunel. Poszerzenie drogi o ścieżkę rowerową będzie wiązało się z usunięciem wielu drzew i zniszczeniem tego niepowtarzalnego charakteru tej drogi. Wariant ten spowoduje ogromne zniszczenia przyrodnicze w rezerwacie im. Szafera – bardzo cennym obszarze. Jako osoba przemierzająca się pomiędzy Białowieżą i Hajnówką rowerem nie chciałbym pokonywać tej trasy ścieżką poprowadzoną wzdłuż drogi wojewódzkiej. Jest ona bardzo ruchliwa i przez to nie jest atrakcyjnym miejscem do uprawiania aktywności fizycznej z uwagi na hałas i zanieczyszczenie spalinami, oraz zagrożenie związane z dużymi prędkościami rozwijanymi przez pędzące obok pojazdy.</p> <p>Treść zgłoszenia</p> <p>Uważam, że powinien zostać wybrany któryś z wariantów: 2, 4 lub 5, ponieważ oferują one mniej inwazyjne, a w dalszym ciągu optymalne jeśli chodzi o dystans rozwiązania. Odwiedzają wsie – Czerlonkę w przypadku wariantów podążających wzdłuż torów kolejowych, lub Budy, Teremiski i Pogorzelce w przypadku wariantu 4, co może być szansą na lepsze skomunikowanie tych miejscowości. Pozwalają też nacieszyć się przyrodą podczas jazdy przez las, będą więc świetną atrakcją dla przybywających do Puszczy turystów. Warianty te bez wątplenia nie wiążą się z tak drastyczną ingerencją w cenne obszary jak wariant 1a. Proszę jednak o przygotowanie dokładnych ocen oddziaływania ich na środowisko, aby możliwy był wybór najmniej szkodliwego rozwiązania dla przyrody. Znam z doświadczenia trasy wszystkich tych wariantów i uważam je za optymalne i atrakcyjne dla rowerzystów.</p>

769	<p>Treść zgłoszenia Z uwagi na gęstą sieć dróg leśnych i linii oddziałowych, którymi Puszcza Białowieska jest poprzecinana, budowa drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża wydaje się być bezzasadna, wnoszę zatem o odstąpienie od tej inwestycji.</p> <p>W razie dalszego procedowania tego przedsięwzięcia, domagam się przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji, obejmującej obszar Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”, z uwagi na wysoką rangę obszaru, którego dotyczy planowane przedsięwzięcie oraz ryzyka, jakie taka inwestycja ze sobą niesie.</p> <p>Domagam się także odrzucenia wariantu 1A, prowadzącego wzdłuż drogi wojewódzkiej, wraz ze wszystkimi jego podwariantami. Wiąże się on z niedopuszczalną ingerencją w Puszcę Białowieską i ogromnym, szkodliwym wpływem na obszary chronione. Ponadto, spowodowałby on istotne obniżenie atrakcyjności turystycznej obszaru przedsięwzięcia, a także zmniejszenie bezpieczeństwa na drodze. Rozwiązanie proponowane w tym wariantcie będzie stanowiło realne zagrożenie dla osób korzystających z drogi dla rowerów. Jazda rowerem wzdłuż drogi, która zwłaszcza w sezonie jest bardzo ruchliwa, oraz na której nagminnie jest przekraczanie dopuszczalnej prędkości przez kierowców, nie byłaby ani przyjemna, ani zdrowa, ani bezpieczna.</p> <p>W mojej ocenie jedynie warianty 4 i 5 nadają się do dalszego procedowania, jako wymagające najmniej ingerencji w środowisko Puszczy Białowieskiej.</p> <p>Jednocześnie należy zauważyć, że wariant 4 tak naprawdę już istnieje i nie trzeba go budować. Również na południe od drogi wojewódzkiej, w pobliżu wariantu 5, istnieje kilka tras łączących Hajnówkę z Białowieżą i nie jest niezbędne budowanie kolejnej drogi. Podsumowując, budowę drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża uważam za zbędną, a nawet potencjalnie szkodliwą. Jeśli jednak przedsięwzięcie to miało być dalej procedowane, to jedynie w wariantcie 4 lub 5 – i tylko poprzedzone pełną oceną oddziaływania na środowisko.</p>
-----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

770	<p>Niniejszym zgłaszam uwagi do planowanej inwestycji polegającej na budowie drogi rowerowej na odcinku Hajnówka – Białowieża. Zgodnie z art. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, władze publiczne są zobowiązane do ochrony środowiska oraz zachowania dziedzictwa przyrodniczego dla przyszłych pokoleń. W przypadku inwestycji realizowanych na obszarach o wyjątkowych walorach przyrodniczych konieczne jest stosowanie zasady minimalizacji ingerencji w środowisko oraz poszukiwanie rozwiązań alternatywnych. Planowana inwestycja w obecnym kształcie nie wykazuje w wystarczającym stopniu realizacji tej zasady. Planowana inwestycja znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” PLC200004. Zgodnie z art. 33 ustawy o ochronie przyrody zabrania się podejmowania działań mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000. Budowa infrastruktury drogowej, nawet o charakterze rowerowym, może powodować między innymi fragmentację siedlisk przyrodniczych, zwiększenie presji turystycznej na obszary chronione, zakłócenie migracji zwierząt, zwiększenie poziomu hałasu oraz przekształcenie naturalnych struktur roślinnych. W świetle powyższego konieczne jest przeprowadzenie szczegółowej oceny oddziaływania na obszar Natura 2000 zgodnie z art. 34 ustawy o ochronie przyrody oraz dyrektywą siedliskową Unii Europejskiej. Puszcza Białowieska jest jednym z ostatnich w Europie lasów o charakterze pierwotnym. Występują tu liczne gatunki chronione, w tym gatunki priorytetowe dla Unii Europejskiej. Ingerencja infrastrukturalna w obrębie tak unikatowego ekosystemu może prowadzić do utraty siedlisk gatunków chronionych, zwiększenia penetracji obszarów leśnych przez ruch turystyczny oraz wprowadzania barier ekologicznych w krajobrazie. Prawo ochrony środowiska oraz prawo Unii Europejskiej wprowadza zasadę przezorności, zgodnie z którą w sytuacji potencjalnego zagrożenia dla środowiska brak pełnej pewności naukowej nie może być powodem do zaniechania działań zapobiegawczych. W praktyce oznacza to, że jeżeli istnieje ryzyko znaczącego oddziaływania na środowisko, inwestycja powinna zostać zmodyfikowana, przeniesiona poza obszary wrażliwe przyrodniczo albo wstrzymana. Zgodnie z zasadami oceny oddziaływania na środowisko należy rozważyć rozwiązania alternatywne, takie jak wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej bez budowy nowej drogi rowerowej, poprowadzenie trasy poza obszarami o najwyższej wartości przyrodniczej oraz ograniczenie ingerencji w tereny leśne poprzez wykorzystanie lokalnych dróg o małym natężeniu ruchu. W związku z powyższym wnoszę o przeprowadzenie szczegółowej oceny oddziaływania inwestycji na obszary Natura 2000, przedstawienie rzeczywistych wariantów alternatywnych przebiegu trasy, rezygnację z wariantów ingerujących w najcenniejsze przyrodniczo fragmenty Puszczy Białowieskiej oraz zapewnienie pełnej transparentności procesu decyzyjnego i udziału społeczeństwa. Ochrona jednego z najcenniejszych kompleksów leśnych Europy powinna mieć charakter nadrzędny wobec inwestycji infrastrukturalnych o charakterze turystycznym.</p>
771	<p>Dotyczy budowy ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 Hajnówka – Białowieża. Budowa planowanej ścieżki rowerowej w wariantcie 1A to niszczenie Puszczy Białowieskiej i rezerwatu krajobrazowego Szafera – naszego bezcennego obszaru przyrodniczego, to wycięcie ogromnej ilości drzew, także pomników przyrody oraz niszczenie siedlisk gatunków rzadkich. Taki projekt jest absolutnie nie do przyjęcia. Przyrodę należy chronić, bo to ochrona wód, ochrona czystości powietrza, ochrona zwierząt, bo to w konsekwencji ochrona człowieka. Budowa ścieżki rowerowej w wariantcie 1A to ogromna dewastacja dotąd chronionego obszaru przyrodniczego, dewastacja nie do naprawienia. I żadne pieniądze tego nie usprawiedliwiają. Treść zgłoszenia Oczekuję rezygnacji z wariantu 1A. Oczekuję wzięcia pod uwagę i procedowania wariantu 4 lub 5, które zakładają minimalną wycinkę drzew i chronią przyrodę, a jednocześnie wychodzą naprzeciw potrzebom rowerzystów. Oczekuję także przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania tej inwestycji na obszary Natura 2000 i Obszar Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. Obszar, który miałby zostać poddany tak ogromnej i niszczącej ingerencji to nasze dziedzictwo, nasze bogactwo, nas Polaków, ale i całego świata. Oczekuję, że władze będą to rozumieć i z uważnością i szacunkiem chronić ten obszar dla współczesnych i kolejnych pokoleń.</p>

772	<p>Wyrażam sprzeciw wobec wariantu 1A. Jest on szkodliwy dla przyrody, bo wiązałby się z wycinką olbrzymiej ilości drzew. Jest on także szkodliwy dla rowerzystów, ponieważ rowerzyści poruszałiby się w spalinach i hałasie samochodowym.</p> <p>Treść zgłoszenia</p> <p>Proszę o dalsze procedowanie jedynie wariantów 4 i 5, które zakładają stworzenie ścieżki na już istniejących ścieżkach leśnych i terenach niezalesionych i nie wiążą się z wycinaniem drzew. Są także dużo bardziej atrakcyjne krajobrazowo i zdrowotnie dla rowerzystów.</p>
773	<p>Imię i nazwisko* Izabela Nitek</p> <p>Wyrażam sprzeciw przeciwko wyborowi wariantu A1, ponieważ wiązałby się z bezsensowną wycinką kilku tysięcy drzew, w tym drzew pomnikowych z Rezerwatu Krajobrazowego Władysława Szafera, obszaru Natura 2000 „Puszcza Białowieska” oraz strefy ochrony UNESCO. Niezrozumiałe dla mnie jest wycinanie olbrzymiej ilości drzew w celu zrobienia ścieżki rowerowej, z pewnością można przeprowadzić ją w taki sposób, by straty w naturze byłyby jak najmniejsze. Zaskakująca jest łatwość z jaką podejmuje się decyzje o niszczeniu kompleksów leśnych, których z powodu dewastacyjnej</p> <p>Treść zgłoszenia</p> <p>polityki państwa jest coraz mniej. Bez żadnego zastanowienia likwiduje się obszary leśne nie dbając o mieszkające tam zwierzęta, o zagrożone gatunki roślin itp. Czy faktycznie przyjemnością będzie przejażdżka rowerem po puszczy, której nie będzie?</p> <p>Zdecydowanie sprzeciwiam się tego typu działaniom, apeluję o zdrowy rozsądek i budowę na istniejących już drogach leśnych lub obszarach niezalesionych i nie wymagających wycinek.</p>
774	<p>Udostępniona dokumentacja jest niewystarczająca dla oceny przedsięwzięcia. Nie ma szacunków dotyczących skali wycinki drzew, jak byłaby potrzebna w poszczególnych wariantach. Nie ma opisu wskazującego na odbiorców planowanej inwestycji, w tym szacowanego natężenia ruchu turystycznego i komunikacyjnego. Nie ma informacji o natężeniu ruchu na drogach, którymi ma być potencjalnie prowadzona trasa rowerowa. Wszystkie te parametry, kluczowe dla wyboru optymalnego wariantu, muszą się więc opierać na ogólnych domysłach.</p> <p>Mimo tych braków można zdecydowanie wskazać tylko wariant spełniający wymogi funkcjonalności i racjonalności – czwarty, lecz w istotnie zmienionej postaci. Jest jedynym, którym obecnie prowadzi trasa rowerowa, i to jedna z najbardziej popularnych – Green Velo, stanowiąca na tym odcinku część międzynarodowej EuroVelo 2 i kilku innych. Jedynym, który prowadzi przez ważne źródła i cele podróży rowerowych, jakim są miejscowości Budy Leśne, Teremiski i Pogorzelce z ich walorami kulturowymi i krajobrazowymi oraz bogatą ofertą noclegową. Jest jedynym, który dla mieszkańców tych miejscowości stanowi racjonalne połączenie z najbliższym miastem – Hajnówką. Trasy</p> <p>Treść zgłoszenia</p> <p>rowerowe powinny obsługiwać w maksymalnym zakresie zarówno ruch komunikacyjny, czyli podróże codzienne stałych mieszkańców, jak turystyczny. Wariant ten prawdopodobnie wymaga najmniejszej wycinki drzew.</p> <p>Zdecydowanie najgorszym jest wariant 1. Nie ma żadnej ze wskazanych wyżej zalet i sąsiedztwo ruchliwej drogi stawia pod znakiem zapytania jego sens jako szlaku turystycznego. Prawdopodobnie w przypadku jego realizacji i tak znakomita większość użytkowników z obu grup będzie wybierać wariant 1.</p>

Trzeba jednak podkreślić, że prawdopodobnie chybiony jest plan budowy wydzielonej drogi rowerowej przez wspomniane trzy miejscowości. Trzeba to zweryfikować poprzez pomiary ruchu. Trzy podstawowe podręczniki, holenderski, duński i niemiecki, zalecają prowadzenie ruchu rowerowego wspólnie z samochodowym, jeżeli jego natężenie – przy prędkości 50 km/h – nie przekracza 2000 (holenderski) względnie 1000 (duński) samochodów na dobę albo 400 na godzinę w szczycie (niemiecki). Charakter tej trasy, obsługującej praktycznie wyłącznie trzy niewielkie wsie, czyni mało prawdopodobnym

Strona 1 z 3
przekroczenie lub nawet zbliżenie się do tych limitów. Budowa wydzielonej drogi byłaby więc działaniem nawet nie zbędnym, lecz szkodliwym z punktu widzenia jakości obsługi ruchu rowerowego. To zaś oznacza, że w wariantcie czwartym trzeba zbudować jedynie niespełna 8 km trasy, czyli ponad dwa razy mniej niż w którymkolwiek innym. Ich wybór byłby więc przejawem rażącej niegospodarności.

Zgłaszam uwagi, ponieważ jest obszar moich kompetencji merytorycznych. Ruchem rowerowym, zarówno komunikacyjnym, jak turystycznym, zajmuję się od 20 lat. Przez dwa lata pracowałem na stanowisku inspektora ds. zrównoważonej mobilności, gdzie infrastruktura rowerowa należała do moich głównych zadań. Byłem jednym z konsultantów projektowanego polskiego podręcznika budowy infrastruktury rowerowej (ostatecznie nie został opublikowany). Mam doświadczenie praktyczne: w codziennym ruchu miejskim przejechałem kilkadziesiąt tysięcy km, w turystycznym - kilkanaście tysięcy km, korzystałem z infrastruktury rowerowej w kilkunastu krajach.

775 Wnoszę o odrzucenie wariantu 1A planowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 698 Hajnówka-Białowieża i procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. Treść zgłoszenia drzew. Proszę również o przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.

776 Proszę o:

1. Odrzucenie wariantu 1A, preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera.

Treść zgłoszenia 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.
3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieża”.

777	<p>wnoszę o wybór wariantu realizacyjnego powodującego jak najmniejszą ingerencję w środowisko przyrodnicze oraz krajobraz i jednocześnie odrzucenie wariantu nr 1 (ścieżka wzdłuż drogi wojewódzkiej).</p> <p>W szczególności postuluję o:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wybór wariantu, w którym nie będzie konieczna wycinka drzew lub zostanie ona ograniczona do absolutnego minimum <p>Treść zgłoszenia</p> <ul style="list-style-type: none"> – ograniczenie ingerencji w istniejące siedliska przyrodnicze, – rezygnację z wykonywania nawierzchni betonowej jako rozwiązania nieprzyjaznego środowisku, – zastosowanie rozwiązań materiałowych i technologicznych możliwie najbardziej neutralnych dla przyrody i krajobrazu. <p>Uważam, że realizacja inwestycji w wariantcie minimalizującym presję na środowisko pozwoli na zachowanie wysokich walorów przyrodniczych i krajobrazowych regionu, przy jednoczesnym spełnieniu funkcji rekreacyjnej i komunikacyjnej planowanej drogi rowerowej.</p>
778	<p>1) Nie ma potrzeby budowy nowych inwestycji liniowych. W Puszczy istnieje gęsta sieć dróg. To wygodne szutrowe i leśne drogi po których da się jeździć zwykłym turystycznym rowerem i naprawdę nie trzeba mieć MTB aby się po nich wygodnie poruszać.</p> <p>2) Między Białowieżą, a Hajnąwką można bez trudu przejechać na południe od szosy Hajnąwka Białowieża, oraz na północ od tej szosy. Trasę południową i północną można zrobić w różnych wariantach. Przypominam, że Puszcza ma 30 na 20 km i to nie jest jakiś zabójczy dystans dla rowerzysty. Robienie ścieżki w rezerwacie Szafera lub na starej trasie kolejowej z której dziś korzysta wiele zwierząt i mamy na niej unikalne zbiorowiska roślinne to zbrodnia na przyrodzie.</p> <p>3) Najlepszym towarem turystycznym Puszczy jest dzikość i tego tu szukają ludzie. Ograniczanie albo walka z tą dzikością np. poprzez budowę ścieżki to strzelanie sobie w stopę. Turystyka rowerowa jeżeli czegoś potrzebuje to</p> <p>Treść zgłoszenia</p> <p>jasnego oznakowania istniejących tras i informacji o nich. Poza tym potrzebuje ograniczenia ruchu na Drodze Narewskiej np. wyłącznie do ruchu lokalnego, a także konsekwentnego egzekwowania od kierowców limitu prędkości, tak żeby można było wygodnie przejechać z Białowieży do Narewki.</p> <p>4) Obecnie największym zagrożeniem dla Puszczy Białowieskiej jest jej fragmentacja przez drogi, utrata siedlisk i izolacja. Wskazują na to misje UNESCO i Państwowa Rada Ochrony Przyrody. Potrzebny jest program defragmentacji, a nie dokładanie kolejnej inwestycji liniowej.</p> <p>5) I wreszcie chyba najważniejsze. Nie wiem jak trzeba być oderwaną od rzeczywistości osobą, żeby w czasach gdy zagrożenie ze wschodu jest realne promować budowę jakiegokolwiek drogi wschód zachód w miejscu, które ma świetne naturalne warunki do obrony, oczywiście pod warunkiem, że zostanie zredukowana sieć drogowa. Jest to kompletnie nie spójne z ideą Zielonej Tarczy Wschód i godzi w nasze bezpieczeństwo.</p>
779	Przebieg drogi rowerowej Hajnąwka-Białowieża przez rezerwat Szafera

780	<p>Przeczytałam w internecie o planowanej budowie ścieżki rowerowej w Puszczy Białowieskiej. Wypowiadając się w ramach konsultacji społecznych żądam:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora tj. Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, który wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera i oznaczał wycinkę tysięcy drzew i trwałą fragmentację siedlisk gatunków rzadkich w skali Europy.2. Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. <p>Treść zgłoszenia</p> <p>Ponadto pragnę zauważyć, że w Puszczy Białowieskiej jest wystarczająco dużo utwardzonych dróg leśnych, z których mogą korzystać rowerzyści. Nie ma potrzeby budowy ścieżki rowerowej, a na pewno nie w wariantcie 1A, najbardziej szkodliwym przyrodniczo i niebezpiecznym dla samych rowerzystów.</p>
781	<p>Protestuję przeciwko realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża. Jako obywatelka RP, korzystająca z roweru w celach rekreacyjnych w rejonie Podlasia, uważam, że droga ta jest zbędną z punktu widzenia ruchu rowerowego, a szkodliwą dla przyrody i zagrażającą bezpieczeństwu państwa inwestycją.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Jako turystka swobodnie mogłam się poruszać pomiędzy Hajnówką, Białowieżą i Narewką korzystając z dróg asfaltowych między miejscowościami i traktów leśnych. Miałam swobodny dojazd rowerem turystycznym/gravel (nie MTB) do atrakcji w lesie i za lasem jak Cerkiew pw. św. Braci Machabeuszów w uroczysku Krynoczka, Szlak Dębów Królewskich, Skansen Budy. Wybór dróg był absolutnie wystarczający i nie odczuwałam braku możliwości dojazdu. Poważne prace budowlane bezpowrotnie zniszczą ten unikalny historycznie teren w miejską alejkę.2. Inwestycja w tym terenie utrudni przemieszczanie się dzikich zwierząt, które są największą atrakcją przyciągającą turystów do puszczy. W dłuższej perspektywie inwestycja może więc mieć negatywne skutki tak dla przyrody jak dla turystyki. Będzie więc zmarnowaniem publicznych środków i naszych wspólnych zasobów naturalnych.3. Budowa utwardzonej drogi w pobliżu granicy państwowej z Białorusią rządzoną przez wrogi reżim tworzy dodatkowy szlak szybkiej inwazji na terytorium RP, utrudniając obronę kraju. <p>Z powyższych powodów jako obywatelka RP wyrażam sprzeciw wobec tej inwestycji.</p>

782	<p>Apeluję o odrzucenie wariantu 1A, którego realizacja spowoduje nieodwracalne straty w środowisku naturalnym jedyne naturalnego lasu nizinnego Europy jakim jest obiekt wpisany na listę UNESCO, Puszcza Białowieska. Jest jak Ojczyzna, symbolem niezłomności, siły i pamięci o przodkach. Puszcza Białowieska jest dobrem narodowym, dziedzictwem naszych Pramatek i Praojców, które to dziedzictwo jesteśmy obowiązani przekazać przyszłym pokoleniom. Innym słowy -Puszcza Białowieska nie jest oddana nam na własność. Jesteśmy tylko ewentualnie Jej dzierżawcami na rzecz przyszłych pokoleń.</p> <p>Po drugie – możecie być Państwo pewni, że w momencie gdy rozpocznie się inwestycja pociągająca za sobą konieczność wycięcia jakiegokolwiek drzewa starszego niż 100 lat, do Puszczy zjedzie się lewactwo wszelkiej maści i będzie protestować.</p> <p>Z punktu widzenia Puszczy Białowieskiej (i promesy spokoju przed ekoterrorystami) do zaakceptowania jest jedynie wariant 4 i 5, jednakże konieczne jest podówczas przeprowadzenie pełnej oceny oddziaływania na środowiska.</p> <p>Bardziej jednakże przychylić należy się do wariantu 4-ego, albowiem po pierwsze: prowadzi porządną drogą bitą (Droga Hajnowska) i asfaltową (Budy Leśne-Białowieża). Spowolnić należy tylko ruch na odcinku Pogorzelce-Białowieża (bo tam zawsze bardzo szybko jeżdżą samochodziarze) i ścieżka rowerowa gotowa. Po drugie trasa ta jest bardziej malownicza i prowadzi przez cenniejsze fragmenty Puszczy (np. Dębowy Grąd, różnorodność wzdłuż Drogi H., Krynoczka). Asfaltówka prowadzi przez malownicze białowieskie wsie. Można też wykonać wariant i pomiędzy Budami Leśnymi i Budami, na wysokości punktu oznaczonego 9+000 (9km) „odbić” na północ w kierunku Łutowni i pojechać jej północnym skrajem przez bardzo piękne, prastare grądy oraz mostek, przy którym zazwyczaj jest wielka bobrza żeremia. Potem przez teremiszczańską Dąbrowę i Wilczą Trybą do Drogi Narewowskiej, skąd już prosta droga do Białowieży.</p>
-----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

783	<p>Prowadzę agroturystykę w miejscowości położonej na obrzeżach Puszczy Białowieskiej, co roku w sezonie letnim goszczę turystów, wśród nich jest bardzo wielu rowerzystów, tzn. osób, które przyjeżdżają do regionu Puszczy Białowieskiej w celu rekreacji rowerowej. Sama także jeżdżę rowerem rekreacyjnie. W imieniu własnym i jako praktyczny użytkownik tej infrastruktury wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów (DDR) na odcinku Hajnówka – Białowieża według wariantu W5 (przy linii kolejowej nr 52).</p> <p>1. Uzasadnienie</p> <p>Jako osoba regularnie poruszająca się rowerem po drogach i osoba prowadząca agroturystykę znam realne potrzeby rowerzystów: zarówno mieszkańców, jak i turystów odwiedzających nasz region.</p> <p>W mojej ocenie wariant W5 to rozwiązanie, które najlepiej odpowiada tym potrzebom: zapewni bezpośrednio, logiczne, bezpieczne i komfortowe połączenie między gminami Hajnówka i Białowieża, pozwalające cieszyć się walorami przyrodniczymi Puszczy.</p> <p>2. Bezpieczeństwo i separacja ruchu</p> <p>Droga zaprojektowana przy linii kolejowej 52 pozwoli na fizyczne odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego i tam, gdzie będzie to wymagane: od ruchu pieszego. Oddzielenie to znacząco zmniejszy ryzyko ewentualnych kolizji.</p> <p>3. Komfort jazdy</p> <p>Proponowany przebieg DDR w dużej części prowadziłby po stosunkowo równej i utwardzonej trasie, bez znaczących przewyższeń. Trasa o długości ok. 17 673 m przebiegająca liniowo pozwoliłaby na płynną i przewidywalną jazdę, co jest istotne zarówno dla mieszkańców jak i turystów rowerowych. Taka droga zapewniłaby też komfort użytkownika drogi przez mniej doświadczonych rowerzystów oraz rodziny z dziećmi.</p> <p>4. Atrakcyjność turystyczna</p>
784	<p>Jestem przeciwna przyjęciu wariantu 1A, który preferuje inwestor, wzdłuż drogi wojewódzkiej 698. Wiązałaby się to bowiem z ingerencją w rezerwat Szafer, będącym niezwykle cennym przyrodniczo obszarem.</p> <p>Popieram natomiast procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>Oczekuję również przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
785	<p>Witam, w kwietniu zeszłego roku byłem na urlopie w Hajnówce i w Białowieży. Zachwyła mnie Puszcza, jej bogactwo przyrodnicze, drzewa. Apeluję by w imię turystyki rowerowej nie ciąć kilku tysięcy drzew pod wariant trasy 1A. Proszę o dalsze procedowanie wariantów 4 i 5 bym mogła ponownie zachwyć się pięknem puszczy, nie zniszczonej pod betonowe pobocze.</p>
786	<p>Zgłaszam swój głęboki sprzeciw wobec proponowanego wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy Białowieskiej.</p> <p>Apeluję o dalsze procedowanie wariantów 4. lub 5.</p>

787	<p>Uczestnik konsultacji społecznych zgłasza następujące uwagi do koncepcji Programowej – „Budowa drogi dla rowerów Hajnówka–Białowieża”:</p> <p>Uwaga ogólna: wielofunkcyjna ścieżka rowerowa łącząca Białowieżę z Hajnówką jest przedsięwzięciem oczekiwanym w regionie i niezbędnym. Projekt ścieżki powinien nie tylko wykorzystać prosty potencjał komunikacyjny ale organizować i kanalizować ruch turystyczny. A docelowo być wizytówką Puszczy Białowieskiej.</p> <p>1) Tam, gdzie w dokumentacji intencją jest wykorzystanie istniejących dróg/leśnych torów, przebieg ścieżki musi być jednoznacznie naniesiony po istniejącym torze drogi leśnej — nie „obok” niej. Należy opisać technologie adaptacji istniejącej jezdni oraz wielkość faktycznej ingerencji.</p> <p>2) Wariant 1 i jego podwarianty wymagają doprecyzowania: przedstawić dokładne osie subwariantów, uzasadnienie ich istnienia oraz ocenę wpływu na możliwość modernizacji DW689; wskazać konkretne środki kontroli prędkości w strefach kolizji DDR–ruch samochodowy; rozstrzygnąć przebieg przy Zwierzyńcu.</p> <p>3) Ze względu na wyjątkową wartość Puszczy Białowieskiej priorytetem powinno być wybranie wariantu minimalizującego długość i skalę ingerencji w środowisko; proszę o porównawczy bilans oddziaływań (usunięcie drzew, powierzchnia zmienionego siedliska, liczba nowych obiektów).</p> <p>4) Wariant 4 (Tryb Hajnowski) w znacznym stopniu wykorzystuje istniejący szlak rowerowy i tam, gdzie nie planowana jest budowa nowego pasa, należy to wyraźnie zaznaczyć jako element ograniczający koszty i oddziaływania.</p> <p>5) Dla wszystkich wariantów należy przyjąć zasadę minimalnej ingerencji i wprowadzić obowiązki dotyczące: ograniczenia wycinki do minimum, technologii budowy chroniącej system korzeniowy drzew, projektów przejść dla zwierząt, sezonowych ograniczeń robót, monitoringu przyrodniczego (przed i po realizacyjnego) i planu utrzymania.</p>
788	<p>Wariant 1A jest najbardziej szkodliwy dla Puszczy, jako że wiąże się z wycinką tysięcy drzew. Jest najgorszy pod względem przyrodniczym. Ponadto umieszczanie ścieżki rowerowej przy ruchliwej drodze może stanowić zagrożenie. Warianty 4 i 5 są opcjami zdecydowanie lepszymi dla przyrody i bezpieczniejszymi dla rowerzystów.</p>
789	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>zwracam się do Państwa z obawami i sprzeciwem dotyczącym budowy planowanej ścieżki rowerowej. Wraz z rodziną i znajomymi jesteśmy częstymi turystami w okolicach Białowieży. Doceniamy dzikość tego terenu, brak utwardzonej ścieżki jest zdecydowanym atutem i podkreśla autentyczność miejsca. Puszcza Białowieska jest jednym z tak niewielu pozostałych w naszym kraju dzikich miejsc, ikonicznym wręcz, niech tak zostanie, nie próbujmy wchodzić w parady przyrodzie. Istniejące ścieżki są łatwe do pokonania. Zdecydowane NIE dla ingerencji, którą Państwo rozważają.</p> <p>Z wyrazami szacunku,</p>
790	<p>Jestem aktywną uczestniczką wypraw po Puszczy Białowieskiej wg mojej opinii najlepsze skomunikowanie Hajnówki z Białowieżą, będzie wg wariantu przy linii kolejowej to jest wariant W5.</p>

791	<p>Jestem właścicielem biura turystyki rowerowej bird.pl i co roku organizuje kilkanaście imprez rowerowych w Puszczy Białowieskiej www.bird.pl/podlasie</p> <p>Zdecydowanie opowiadam się za budową drogi rowerowej według wariantu 1A</p> <p>Jest to najlepszy i optymalny przebieg zarówno dla transportu rowerowego najkrótszą trasą, dojazdu do atrakcji turystycznych jak też uspełnienie istniejącego szlaku Green Velo dla rowerzystów preferujących krótszy przebieg i lepszą nawierzchnię.</p> <p>O zaletach tego rozwiązania obszernie piszę w mediach społecznościowych na profilu „Rzeki dla Rowerów” - pod adresem https://www.</p>
792	<p>Dzień dobry,</p> <p>w załączniku przesyłam formularz konsultacji społecznych</p> <p>Michał Słodowy</p>
793	<p>Dobry wieczór,</p> <p>Formularz konsultacji społecznych nie otwiera się, w związku z tym piszę zwykłego maila.</p> <p>Drodzy Państwo,</p> <p>Bardzo proszę wytyczyć nową ścieżkę rowerową - jeśli w ogóle musi ona powstać - z jak NAJMNIEJSZĄ ingerencją w środowisko naturalne.</p> <p>Puszcza Białowieska to nasze wspólne, wielkie bogactwo, to nasza duma narodowa. Barbarzyństwem byłoby wybranie wariantu pociągającego za sobą rzeź tysięcy drzew. Jesteście Państwo przecież ludźmi cywilizowanymi, nie barbarzyńcami, więc jestem pewna, że mądrość, wrażliwość zwycięży. Szanujmy cenny drzewostan, chrońmy zabytkowy Rezerwat im. Władysława Szafera. Nie niszczy. Naprawdę jest inny wybór.</p> <p>Ścieżki rowerowe nie muszą oznaczać dewastacji przyrody na tak dużą skalę. Jesteśmy odpowiedzialni za nasze lasy, za Puszcę Białowieską, również przed przyszłymi pokoleniami.</p> <p>BARDZO PROSZĘ O DALSZE PROCEDOWANIE Z WARIANTAMI 4 LUB 5!!</p> <p>Bardzo proszę o ODRZUCENIE wariantu 1A jako najbardziej SZKODLIWEGO.</p> <p>TYLKO W4 lub W5!!</p> <p>Bardzo proszę.</p>
794	<p>Protestuję przeciwko realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża. Jako obywatel RP, korzystający z roweru w celach rekreacyjnych w rejonie Podlasia, uważam, że droga ta jest zbędną z punktu widzenia ruchu rowerowego, a szkodliwą dla przyrody i zagrażającą bezpieczeństwu państwa inwestycją.</p> <p>1. Jako turysta, swobodnie poruszałem się pomiędzy Hajnówką, Białowieżą i Narewką korzystając z dróg asfaltowych między miejscowościami i traktów leśnych. Miałem swobodny dojazd rowerem turystycznym (nie MTB) do atrakcji w lesie i za lasem jak Cerkiew pw. św. Braci Machabeuszów w uroczysku Krynoczek, Szlak Dębów Królewskich, Skansen Budy. Wybór dróg był absolutnie wystarczający i nie odczuwałem braku możliwości dojazdu. Poważne prace budowlane bezpowrotnie zniszczą ten unikalny historycznie teren w miejską alejkę.</p> <p>2. Inwestycja w tym terenie utrudni przemieszczanie się dzikich zwierząt, które są największą atrakcją przyciągającą turystów do puszczy. W dłuższej perspektywie inwestycja może więc mieć negatywne skutki tak dla przyrody jak dla turystyki. Będzie więc zmarnowaniem publicznych środków i naszych wspólnych zasobów naturalnych.</p> <p>3. Budowa utwardzonej drogi w pobliżu granicy państwowej z Białorusią rządzoną przez wrogi reżim tworzy dodatkowy szlak szybkiej inwazji na terytorium RP, utrudniając obronę kraju.</p> <p>Z powyższych powodów jako obywatel RP wyrażam sprzeciw wobec tej inwestycji.</p>

795	<p>Obecnie istniejące ścieżki i drogi leśne tworzą wystarczającą sieć dla potrzeb rowerów, istnieją 2 w pełni przejezdne dla rowerów drogi wzdłuż 689, które nie wymagają wielkich nakładów poza okresowym utrzymaniem.</p> <p>Asfaltowanie dróg w lesie stwarza dodatkowe zagrożenie w dobie konfliktu z naszymi wschodnimi granicami i jest niezgodne z zaleceniami strategów militarnych kraju. W obecnej sytuacji takie decyzje powinny być konsultowane z wojskiem polskim, a granice powinny być utrzymane w jak najbardziej naturalnym stanie (zabagnienia, brak wycinek, martwe drewno), żeby uniemożliwić jakiegokolwiek przemieszczanie się w osi wschód-zachód.</p> <p>Większość propozycji projektowych wiąże się z dużymi wycinkami drzew co jest karygodne na terenie tak cennego kompleksu w skali kontynentu, a nawet w skali światowej (dziedzictwo UNESCO, Natura2000, rezerваты przyrody). Jakiegokolwiek działania powinny minimalizować wpływ na przyrodę i unikać jakichkolwiek wycinek.</p> <p>Wariant wzdłuż drogi 689 jest dodatkowo niebezpieczny dla rowerzystów, gdyż nawet mimo wprowadzenia ograniczenia prędkości, zasady te najpewniej nie będą respektowane (tak jak dzieje się w przypadku drogi Narewskiej). Wartość turystyczna takiej drogi również jest znikoma.</p> <p>Uważam, że ta inwestycja jest niepotrzebna i szkodzi lokalnej wartości turystycznej regionu. Istniejące ścieżki powinny być rozpromowane i oznakowane – na to powinny być przeznaczone środki. Dużo lepszym rozwiązaniem byłoby utworzenie dróg rowerowych w Hajnówce – gdzie ruch rowerowy jest intensywny i utrudnia ruch samochodowy i zagraża osobom starszym jeżdżącym rowerami po mieście.</p>
796	<p>Jako mieszkanka Hajnówki i aktywna rowerzystka wszystkich istniejących ścieżek rowerowych w Puszczy Białowieskiej, pragnę wyrazić rozczarowanie sposobem przedstawienia planowanych wariantów ścieżek rowerowych. Zaprezentowane warianty nie informują o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - szacunkowej ocenie potencjalnego wpływu inwestycji na środowisko (np. skali wycinek drzew), - szacunkowych kosztach inwestycji proponowanych wariantów, - badaniach natężenia - danych statystycznych dotyczących natężenia ruchu rowerzystów w poszczególnych miesiącach roku oraz liczbie wypadków na drodze wojewódzkiej 689, - możliwości realizacji innych wariantów niż W1 przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku. <p>Zaprezentowane informacje nie pozwalają na oszacowanie korzyści i szkód proponowanych wariantów dla potencjalnych użytkowników ścieżek.</p> <p>Na podstawie ograniczonych informacji, wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża według wariantu W5 (przy linii kolejowej nr 52) jako opcję:</p> <ul style="list-style-type: none"> - najmniej inwazyjną dla krajobrazu i środowiska przyrodniczego Puszczy Białowieskiej, - pozwalającą na fizyczne odseparowanie ruchu samochodowego od ruchu rowerowego, - minimalizującą ekspozycję rowerzystów na spaliny samochodowe i hałas, - dogodną lokalizację ścieżki przy linii kolejowej, co jest szczególnie ważne w kontekście wznowienia ruchu kolejowego między Hajnówką i Białowieżą w najbliższych latach, - zwiększającą liczbę ścieżek rowerowych w rejonie Puszczy Białowieskiej, - zapewniającą sprawny, bezpieczny i wygodny transport na wyasfaltowanej trasie Hajnówka-Białowieża.

797	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>wyrażam stanowczy sprzeciw wobec realizacji wariantu 1A planowanej ścieżki rowerowej, który zakłada ingerencję w obszar Rezerwatu im. Władysława Szafera na terenie Puszczy Białowieskiej. Puszcza Białowieska jest jednym z najcenniejszych kompleksów leśnych w Europie i obiektem o wyjątkowej wartości przyrodniczej, chronionym zarówno w skali krajowej, jak i międzynarodowej. Rezerwat im. Władysława Szafera powstał w celu ochrony naturalnych procesów zachodzących w tym unikalnym ekosystemie. Wycinka nawet kilku tysięcy drzew pod inwestycję infrastrukturalną byłaby poważną ingerencją w ten obszar i zaprzeczeniem idei ochrony rezerwatowej.</p> <p>Jednocześnie istnieją alternatywne warianty przebiegu trasy (m.in. W4 oraz W5), które pozwalają zrealizować inwestycję bez niszczenia najcenniejszych fragmentów Puszczy. W związku z tym nie ma uzasadnienia dla wyboru rozwiązania najbardziej szkodliwego dla przyrody.</p> <p>Sam często korzystam z roweru zarówno w celach komunikacyjnych, jak i rekreacyjnych, dlatego popieram rozwój infrastruktury rowerowej. Jednocześnie uważam, że powinna ona być planowana w sposób odpowiedzialny i nienaruszający najcenniejszych obszarów przyrodniczych. Natura jest mi bliska i ważna, dlatego szczególnie zależy mi na zachowaniu unikalnych walorów Puszczy Białowieskiej dla obecnych i przyszłych pokoleń.</p> <p>Apeluję o odrzucenie wariantu 1A oraz wybór jednego z wariantów alternatywnych, które nie wymagają ingerencji w obszar rezerwatu i są bezpieczniejsze dla przyrody Puszczy Białowieskiej.</p>
798	<p>Szanowni Państwo, jako miłośniczka i stała bywalczyni Puszczy Białowieskiej pragnę wyrazić zdecydowany sprzeciw wobec wariantu ścieżki rowerowej biegnącej wzdłuż głównej drogi Hajnówka-Białowieża. Przyroda i dzikość Puszczy to jej największe walory i to co przyciąga do niej ludzi z całego świata. W miejscu takie jak to, jakiegokolwiek infrastruktury tego typu, powinno się dostosowywać do wymogów przyrodniczo-ochroniarskich, a nie na odwrót. Przyroda i jej dzikość powinny zostać priorytetem, gdyż są symbolem i główną atrakcją tego regionu.</p> <p>Poza tym, a może przede wszystkim - przedstawiony do konsultacji wariant 1A nie może zostać zrealizowany ponieważ narusza podstawowe wymogi wynikające z art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej oraz ustawy ooś. Inwestycja w tym przebiegu ingeruje w obszar Natura 2000, Obiekt UNESCO oraz rezerwat im. Władysława Szafera, prowadząc do trwałej fragmentacji siedlisk i pogorszenia stanu ochrony gatunków. Dodatkowo dwa możliwe do realizacji warianty – 2 i 3 – zostały odrzucone wyłącznie na podstawie opinii Lasów Państwowych, mimo że mogły stanowić realną, mniej szkodliwą alternatywę.</p> <p>Dokumentacja nie zawiera również wariantów bez wycinki drzew ani wariantów z nawierzchnią nieasfaltową, co narusza obowiązek przedstawienia rozwiązań najkorzystniejszych dla środowiska. Wnoszę o odrzucenie wariantu 1A, uzupełnienie dokumentacji o warianty zgodne z zasadą minimalizacji oddziaływania oraz przeprowadzenia pełnej oceny oddziaływania na środowiska w przypadku jakichkolwiek rozważanych wariantów.</p>

799	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>Z perspektywy zarówno ochrony przyrody, jak i bezpieczeństwa oraz realnych potrzeb turystów, wariant 1A nie powinien być dalej procedowany. Jego realizacja wiązałaby się z ingerencją w obszary o najwyższej wartości przyrodniczej, naruszeniem siedlisk chronionych gatunków oraz zwiększeniem presji na obszar Natura 2000. Jednocześnie prowadzenie trasy bezpośrednio przy ruchliwej drodze wojewódzkiej stwarzałoby istotne zagrożenie dla użytkowników, w szczególności rodzin z dziećmi i osób mniej doświadczonych.</p> <p>Region Puszczy Białowieskiej dysponuje już rozległą i funkcjonalną siecią tras, które – przy odpowiednim uporządkowaniu i oznakowaniu – w pełni odpowiadają na potrzeby turystów. To właśnie oznakowanie, a nie budowa nowych ścieżek ingerujących w środowisko, jest rozwiązaniem najbardziej potrzebnym, efektywnym i zgodnym z zasadą minimalizacji oddziaływania na przyrodę.</p> <p>Należy również podkreślić, że poszerzanie i utwardzanie dróg na obszarach leśnych jest niekorzystne także z perspektywy obronności.</p> <p>W związku z powyższym zwracam się z prośbą o uwzględnienie załączonych uwag w dalszych etapach prac oraz o skierowanie wysiłków projektowych na działania, które realnie poprawią dostępność i bezpieczeństwo tras, jednocześnie chroniąc unikatowe wartości przyrodnicze Puszczy Białowieskiej.</p>
800	<p>Szanowni Państwo, przedstawiony do konsultacji wariant 1A nie może zostać zrealizowany, ponieważ narusza podstawowe wymogi wynikające z art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej oraz ustawy ooś. Inwestycja w tym przebiegu ingeruje w obszar Natura 2000, Obiekt UNESCO oraz rezerwat im. Władysława Szafera, prowadząc do trwałej fragmentacji siedlisk i pogorszenia stanu ochrony gatunków. Dodatkowo dwa możliwe do realizacji warianty – 2 i 3 – zostały odrzucone wyłącznie na podstawie opinii Lasów Państwowych, mimo że mogły stanowić realną, mniej szkodliwą alternatywę. Dokumentacja nie zawiera również wariantów bez wycinki drzew ani wariantów z nawierzchnią nieasfaltową, co narusza obowiązek przedstawienia rozwiązań najkorzystniejszych dla środowiska. Wnosimy o odrzucenie wariantu 1A i uzupełnienie dokumentacji o warianty zgodne z zasadą minimalizacji oddziaływania.</p>

801	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>Jako mieszkaniec Hajnówki, czynnie zainteresowany rozwojem infrastruktury turystycznej i komunikacyjnej naszego regionu, przesyłam swoje uwagi do projektu pt. „Opracowanie koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża”.</p> <p>1. Poparcie dla Wariantu nr 5</p> <p>Wnioskuje o wybór do realizacji Wariantu nr 5. W mojej ocenie jest to rozwiązanie najbardziej optymalne z następujących przyczyn:</p> <p>Bezpieczeństwo: Zapewnia najlepszą separację ruchu rowerowego od dużego natężenia pojazdów na DW 689.</p> <p>Ochrona przyrody: Wykazuje najmniejszą ingerencję w cenne zasoby Puszczy Białowieskiej, co jest kluczowe dla uzyskania decyzji środowiskowej.</p> <p>Komfort i estetyka: Trasa w tym wariantcie posiada najwyższe walory krajobrazowe, co realnie przełoży się na wzrost atrakcyjności turystycznej Hajnówki i Białowieży.</p> <p>2. Postulat przedłożenia trasy do Dworca Kolejowego w Hajnówce</p> <p>Jednocześnie wnioskuję o uwzględnienie w dokumentacji projektowej przedłożenia drogi dla rowerów do samego Dworca Kolejowego w Hajnówce.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Obecnie dworzec PKP w Hajnówce pełni rolę głównego punktu startowego dla turystów przyjeżdżających pociągami. Brak bezpośredniego, bezpiecznego połączenia dworca z nową trasą do Białowieży zmusi rowerzystów do poruszania się po przypadkowych ciągach komunikacyjnych, co obniży standard całej inwestycji. Połączenie trasy z dworcem stworzy spójny system „door-to-door” dla turystyki rowerowej i ułatwi codzienne przemieszczanie się mieszkańcom Hajnówki.</p> <p>Proszę o uwzględnienie powyższych uwag w ostatecznym raporcie z konsultacji oraz w dalszych pracach projektowych.</p>
802	<p>Od wielu lat przyjeżdżam w okolice Hajnówki i Białowieży jako turystyka i poruszam się rowerem. Cenię sobie przygodę i nie szukam ugodnień realizowanych kosztem środowiska. Uważam, że las to wartość nadrzędna - co więcej jego wyjątkowości puszczy bez ingerencji człowieka. Dlatego zgłaszam speciw wobec realizacji trasy w wariantcie 1A jestem za wariantem W4 lub W5, ale po konsultacjach środowiskowych</p>
803	<p>Po zapoznaniu się z informacjami oraz celami dotyczącymi budowy drogi rowerowej na odcinku Hajnówka-Białowieża popieram koncepcję budowy powyższej drogi w wariantcie ścieżki biegnącej wzdłuż szosy Hajnówka-Białowieża, z uwzględnieniem rozwiązań, które w możliwie najmniejszym stopniu naruszałoby drzewostan parku szafera położony po obu stronach szosy a zarazem tworzyłyby bezpieczne warunki dla osób poruszających się po drodze rowerowej.</p>

804	<p>Wnioskuje o budowę „Drogi dla rowerów” w ciągu drogi wojewódzkiej nr 689 na odcinku Hajnówka - Białowieża. Moim zdaniem wspomniana droga winna mieścić się w istniejącym pasie drogi. Byłaby to droga najmniej ingerująca w przyrodę. Droga ta ma służyć przede wszystkim dla szybkiego i bezpiecznego przemieszczania się głównie turystów rowerowych, którzy założyli przede wszystkim zwiedzenie obiektów Białowieskiego Parku Narodowego- najstarszego Parku w Polsce, którego początki sięgają 1921 roku wpisanego na listę rezerwatów Biosfery (1977r) a w 1979r na listę światowego Dziedzictwa UNESCO. Turysty, którzy planują dłuższy pobyt w rejonie Puszczy Białowieskiej mają do wyboru około 250 kilometrów znakowanych szlaków (zaznaczonych m.in. przeze mnie), które prowadzą w najciekawsze miejsca pod względem przyrodniczym i kulturowym. Jestem zwolennikiem koncepcji toku turystyki i trasy, by zagospodarowanie turystyczne było zgodne z ochroną przyrody, jednocześnie bezpieczne dla turystów.</p>
805	Wybieram wariant 1.
806	Popieram budowę ścieżki rowerowej Białowieża - Hajnówka wariant 1A V50.
807	POPIERAM BUDOWĘ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ BIAŁOWIEŻA-HAJNÓWKA WARIANT 1A-V50
808	Popieram Budowę Ścieżki Rowerowej Białowieża - Hajnówka WARIANT 1A-V50
809	Uważam, że najlepszym rozwiązaniem byłby wariant I wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża.
810	Moim zdaniem ścieżka rowerowa powinna przebiegać według wariantu I wzdłuż drogi wojewódzkiej Hajnówka - Białowieża.
811	UWAŻAM, ŻE DROGA DLA ROWERÓW NA ODCINKU HAJNÓWKA - BIAŁOWIEŻA POWINNA PRZEBIEGAĆ WG. WARIANTU I - WZDŁUŻ DROGI WOJEWÓDZKIEJ.
812	Uważam, że droga dla rowerów na odcinku Hajnówka - Białowieża powinna przebiegać według wariantu I - wzdłuż drogi wojewódzkiej.

813	<p>Wariant 1A jest najbardziej szkodliwy dla Puszczy, jako że wiąże się z wycinką tysięcy drzew. Jest najgorszy pod względem przyrodniczym. Ponadto umieszczenie ścieżki rowerowej przy ruchliwej drodze może stanowić zagrożenie. Warianty 4 i 5 są opcjami zdecydowanie lepszymi dla przyrody i bezpieczniejszymi dla rowerzystów.</p>
814	<p>W zakresie ww. projektu budowy drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża, wnioskuję o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. 2. Procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. 3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.
815	<p>Sprzeciwiam się realizacji wariantu 1A przebiegu ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 na odcinku Białowieża–Hajnówka. Wariant ten wiąże się z koniecznością wycinki tysięcy drzew oraz ingerencją w cenne obszary przyrodnicze, w tym w Rezerwat Krajobrazowy im. Władysława Szafera w Puszczy Białowieskiej. Uważam, że inwestycja powinna być realizowana w sposób minimalizujący wpływ na jeden z najcenniejszych kompleksów leśnych w Europie. W związku z tym postuluje rozważenie alternatywnych wariantów, takich jak wariant 4 przez Trybę Hajnowską lub wariant 5 wzdłuż linii kolejowej, które mogą być bezpieczniejsze dla rowerzystów i jednocześnie mniej szkodliwe dla przyrody. Niezależnie od wybranego wariantu konieczne jest przeprowadzenie pełnej i rzetelnej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.</p>
816	<p>Wnoszę o odrzucenie wariantu 1A planowanej ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 698 Hajnówka-Białowieża i procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. Proszę również o przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
817	<p>Szanowni Państwo, przedstawiony do konsultacji wariant 1A nie może zostać zrealizowany, ponieważ narusza podstawowe wymogi wynikające z art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej oraz ustawy ooś. Inwestycja w tym przebiegu ingeruje w obszar Natura 2000, Obiekt UNESCO oraz rezerwat im. Władysława Szafera, prowadząc do trwałej fragmentacji siedlisk i pogorszenia stanu ochrony gatunków. Dodatkowo dwa możliwe do realizacji warianty – 2 i 3 – zostały odrzucone wyłącznie na podstawie opinii Lasów Państwowych, mimo że mogły stanowić realną, mniej szkodliwą alternatywę. Dokumentacja nie zawiera również wariantów bez wycinki drzew ani wariantów z nawierzchnią nieasfaltową, co narusza obowiązek przedstawienia rozwiązań najkorzystniejszych dla środowiska. Wnosimy o odrzucenie wariantu 1A i uzupełnienie dokumentacji o warianty zgodne z zasadą minimalizacji oddziaływania.</p>
818	<p>Uprawiam jazdę na rowerze od wielu lat i cenię zarówno bezpieczeństwo jak i spokój oraz piękno przyrody. Trasa planowana w wariantcie 1A - wzdłuż drogi wojewódzkiej 689 między Hajnówką a Białowieżą to dla mnie jako użytkownika najgorszy z rozważanych wariantów, ponieważ wiązałby się z wycinką wielu drzew, a dodatkowo uniemożliwił spokojną jazdę na rowerze, bo jazda nawet na ścieżce ale wzdłuż drogi nie pozwala na spokojne korzystanie z walorów przyrody i ciszy. Apeluję o odrzucenie wariantu 1A, który jest zły i dla przyrody i rowerzystów i wnoszę o dalsze procedowanie wariantów 4 i 5</p>
819	<p>Wnoszę o odrzucenie wariantu 1A z uwagi na negatywne oddziaływanie na środowisko.</p> <p>Wnoszę o wybór wariantu 4 albo wariantu 5, po przeprowadzeniu pełnej oceny oddziaływania na środowisko.</p>

820	<p>Puszcza Białowieska jest jednym z najcenniejszych przyrodniczo obszarów w Polsce i jako taka ma dla obywateli wyjątkową wartość symboliczną i kulturową - jest to ważny element dziedzictwa narodowego. To jeden z ostatnich w Europie nizinnych lasów o charakterze zbliżonym do naturalnego, cechując się ogromną różnorodnością gatunków oraz starymi, okazałymi drzewami, których nie spotyka się już w większości europejskich lasów. Puszcza Białowieska stanowi symbol dzikiej, nieprzekształconej przyrody i jest miejscem szczególnym – zarówno dla nauki, jak i dla osób szukających kontaktu z naturą, ciszy i przestrzeni do odpoczynku.</p> <p>Z powyższych względów wnoszę o odrzucenie wariantu 1A oraz ponowne przeanalizowanie rozwiązań, które będą bezpieczne dla użytkowników, korzystne dla lokalnych społeczności i zgodne z zasadami ochrony przyrody. Inwestorem tej inwestycji nie powinien być Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich – jako zarządzający drogami wojewódzkimi w oczywisty sposób jest zainteresowany jedynie wariantem drogi rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej. Skutkiem czego istnieją poważne wątpliwości, czy celem konsultacji społecznych jest wybór najlepszego wariantu, czy jedynie usankcjonowanie wariantu preferowanego przez Inwestora. Wariant 1A oznacza wycinkę ogromnej ilości dojrzałych, okazałych drzew oraz ingerencję w rezerwat im. Władysława Szafera – jeden z najcenniejszych fragmentów Puszczy Białowieskiej, chronionych od ponad stu lat. Ta inwestycja była już wcześniej planowana w tym miejscu i zakończyła się odmową Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska ze względu na skalę ingerencji w przyrodę.</p> <p>Dodatkowo poprowadzenie ścieżki rowerowej bezpośrednio przy ruchliwej drodze wojewódzkiej oznacza stałe narażenie rowerzystów na bliski kontakt z ruchem samochodowym. Istnieją alternatywne warianty, które pozwalają poprowadzić trasę z dala od najbardziej wrażliwych obszarów Puszczy, np. przez Trybę Hajnowską oraz miejscowości położone na jej obrzeżach. Takie rozwiązanie nie tylko ogranicza ingerencję w cenne siedliska, ale może również wspierać rozwój lokalnych społeczności poprzez zwiększenie ruchu turystycznego i rozwój usług. Jako obywatelka, a także osoba regularnie odwiedzająca Puszcze Białowieską chciałabym podkreślić, że jej największą wartością jest charakter zbliżony do naturalnego – stare drzewa, cisza i wyjątkowa przyroda. Puszcza Białowieska jest wspólnym dobrem i częścią tożsamości przyrodniczej kraju, którą zobowiązani jesteśmy chronić dla przyszłych pokoleń. Podsumowując, wnoszę o odrzucenie wariantów 1 (W1, W1A- ZDR, W1A-V50), wyłonienie wariantu po przeprowadzeniu pełnej oceny oddziaływania na środowisko oraz przeanalizowanie możliwości realizacji inwestycji przez innego inwestora.</p>
821	<p>Witam serdecznie,</p> <p>Jako obywatelka Rzeczypospolitej Polski żądam</p> <ul style="list-style-type: none"> - Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. - Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. - Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”. <p>Bardzo zależy mi na ochronie przyrody, zwłaszcza tak unikatowego miejsca jakim jest Puszcza Białowieska. Trzeba strzec takich CHRONIONYCH PRAWNIE unikatów drzewnych, której wariant 1A nie spełnia.</p>
822	<p>Szanowni Państwo, przedstawiony do konsultacji wariant 1A nie może zostać zrealizowany, ponieważ narusza podstawowe wymogi wynikające z art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej oraz ustawy ooś. Inwestycja w tym przebiegu ingeruje w obszar Natura 2000, Obiekt UNESCO oraz rezerwat im. Władysława Szafera, prowadząc do trwałej fragmentacji siedlisk i pogorszenia stanu ochrony gatunków. Dodatkowo dwa możliwe do realizacji warianty – 2 i 3 – zostały odrzucone wyłącznie na podstawie opinii Lasów Państwowych, mimo że mogły stanowić realną, mniej szkodliwą alternatywę. Dokumentacja nie zawiera również wariantów bez wycinki drzew ani wariantów z nawierzchnią nieasfaltową, co narusza obowiązek przedstawienia rozwiązań najkorzystniejszych dla środowiska. Wnosimy o odrzucenie wariantu 1A i uzupełnienie dokumentacji o warianty zgodne z zasadą minimalizacji oddziaływania.</p>

823	<p>Wnioskuje o:</p> <ul style="list-style-type: none">- odrzucenie wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 689, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera- procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew- przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”
824	<p>droga rowerowa między Hajnówką a Białowieżą jest potrzebna, ale nie wzdłuż ruchliwej drogi wojewódzkiej.</p> <p>Jestem członkinią zarządu Fundacji inicjatyw Rozwojowych i Edukacyjnych z regionu, osobą, która organizowała wiele wydarzeń rowerowych dla mieszkańców regionu puszczy Białowieskiej. W imieniu własnym i jako praktyczna użytkowniczka infrastruktury wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów (DDR) na odcinku Hajnówka – Białowieża według wariantu W5 (przy linii kolejowej nr 52).</p> <p>1. Uzasadnienie</p> <p>Jako osoba regularnie poruszająca się rowerem po drogach i aktywna uczestniczka nieformalnej grupy Rowerowa Puszcza Białowieska znam realne potrzeby rowerzystów: zarówno mieszkańców, jak i turystów odwiedzających nasz region.</p> <p>W mojej ocenie wariant W5 to rozwiązanie, które najlepiej odpowiada tym potrzebom: zapewni bezpośrednie, logiczne, bezpieczne i komfortowe połączenie między gminami Hajnówka i Białowieża.</p> <p>2. Bezpieczeństwo i separacja ruchu</p> <p>Droga zaprojektowana przy linii kolejowej 52 pozwoli na fizyczne odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego i tam, gdzie będzie to wymagane: od ruchu pieszego. Oddzielenie to znacząco zmniejszy ryzyko ewentualnych kolizji.</p> <p>3. Komfort jazdy</p> <p>Proponowany przebieg DDR w dużej części prowadziłby po stosunkowo równej i utwardzonej trasie, bez znaczących przewyższeń. Trasa o długości ok. 17 673 m przebiegająca liniowo pozwoliłaby na płynną i przewidywalną jazdę, co jest istotne zarówno dla mieszkańców jak i turystów rowerowych. Taka droga zapewniłaby też komfort użytkownika drogi przez mniej doświadczonych rowerzystów oraz rodziny z dziećmi.</p> <p>4. Atrakcyjność turystyczna</p> <p>Wariant W5 jest atrakcyjny z punktu widzenia turysty: zapewnia sprawny, bezpieczny i wygodny dojazd do Białowieży. Sprzyja to zwiększeniu liczby odwiedzin, wydłużeniu czasu pobytu i rozwojowi ruchu turystycznego w naszym regionie.</p>

5. Argumenty i porównanie z proponowanymi innymi wariantami

Wariant W5 wykorzystuje istniejący korytarz przy linii kolejowej 52, to przestrzeń, która już jest przekształconą technicznie — jego adaptacja na DDR oznacza wykorzystanie powierzchni o mniejszej wartości przyrodniczej w porównaniu z przebiegiem przez nienaruszone fragmenty lasu (wariant W1), jak również ogranicza konieczność prowadzenia czasochłonnych procedur (wariant W4). Dla porównania: wariant W4 wymaga budowy 21 obiektów inżynierskich, natomiast wariant W5 jedynie 6 takich obiektów. Mniejsza liczba obiektów przekłada się na niższe koszty realizacji, krótszy czas budowy oraz mniejsze ryzyko przekroczenia budżetowych i opóźnień. W tej chwili droga DW689 ma unikalny charakter alei zamykających się ponad nią koronami drzew i tworzy wyjątkowy klimat. Wybór wariantu W1 zniszczy ten wyjątkowy element krajobrazu. Przebieg przy torach nie wymaga ingerencji w istniejące działki prywatne (wariant W4), co z kolei redukuje koszty kompensacji i konieczność wszczęcia dodatkowych procedur administracyjnych jakim byłyby podziały nieruchomości w celu przejścia działek pod DDR czy wprowadzenia ograniczeń w korzystaniu z tych działek, przeprowadzenia dodatkowych konsultacji społecznych, uzyskania decyzji administracyjnych itd. Wariant W1 - trasa bliższa przy istniejącej drodze wojewódzkiej oznacza większą ekspozycję na ruch samochodowy, mniejszą separację i niższy komfort, a co za tym idzie poczucie bezpieczeństwa rowerzystów. Choć odcinek krótszy, nie zapewnia warunków preferowanych przez turystów i rodziny. Wariant W1 jest co prawda krótszy od propozycji wariantu W5, jednak pół kilometra dłuższa trasa nie jest dla mnie jako rowerzystki żadnym problemem. Ponadto, wybór istniejącego pasma przy torach nie wymaga masowych wycinek, co ogranicza potencjalne straty drzewostanu i zmniejsza długofalowe skutki hydrologiczne (np. zmiany w infiltracji) i erozję gleby. Wybór wariantu W5 przyczyni się do ochrony integralności ekosystemu leśnego oraz gatunków wrażliwych na zaburzenia korytarzy migracyjnych. 6. Promocja zrównoważonego transportu DDR sprzyja zwiększeniu ruchu rowerowego jako alternatywy wobec samochodu, co przyczynia się do redukcji emisji lokalnych zanieczyszczeń i hałasu. W dłuższej perspektywie pozytywnie wpływa to na jakość środowiska i komfort odwiedzin Puszczy. DDR przy linii kolejowej 52 to również okazja połączenia rozwoju turystyki z ochroną przyrody i np. do zorganizowania punktów informacyjnych oraz interpretacyjnych (np. tablic dotyczących przyrody Puszczy). Taka DDR - nowa nitka komunikacyjna! - jest tutaj bardzo potrzebna! Uważam, że Wariant W5 jest najlepszym z przedstawionych w ramach konsultacji społecznych wariantów, by sprawnie dostać się rowerem z Hajnówki do Białowieży i stąd moja refleksja na temat wyboru wariantu drogi dla rowerów. Bezpieczeństwo, komfort i sens tej inwestycji zaczynają się tam, gdzie rowerzysta przestaje być dodatkiem do ruchu samochodowego. Zabieram głos, żeby być uczestniczką decyzji – a nie tylko jej skutków. Ta droga nie powinna być dla urzędników, ale dla ludzi, którzy będą z niej korzystać. I rolą instytucji jest uwzględniać głos społeczności, a nie jedynie informować o gotowych decyzjach.

825	Wnioskuje o odrzucenie wariantów 1A, 2 i 3 z uwagi na ich zbyt wysoki koszt środowiskowy oraz dalsze procesowanie wariantów 4 i 5.
826	Dzień dobry! Ta droga nie jest potrzebna, a jej pojawienie się jest szkodliwe. Uprawiam turystykę rowerową i z moich obserwacji w Puszczy nie jest potrzebna kolejna droga-jest ich wystarczająco dużo. A zaburzony zostanie dziki charakter puszczy.

827	<p>Szanowni Państwo, po zapoznaniu się z materiałami udostępnionymi w ramach konsultacji społecznych przedstawiamy stanowisko Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot. Nasze uwagi dotyczą zarówno aspektów środowiskowych, jak i bezpieczeństwa użytkowników, a także zgodności przedstawionych wariantów z obowiązującymi przepisami prawa krajowego i unijnego. Analiza dokumentacji wskazuje, że część wariantów – w szczególności wariant 1A – nie spełnia podstawowych wymogów wynikających z dyrektywy siedliskowej, ustawy o oś oraz zasad ochrony obszarów o najwyższej wartości przyrodniczej. Planowana inwestycja przebiega przez teren o wyjątkowych walorach przyrodniczych, obejmujący obszary Natura 2000, Obiekt Światowego Dziedzictwa UNESCO oraz rezerwat krajobrazowy im. Władysława Szafera. Puszcza Białowieska jest jednym z najcenniejszych lasów Europy, a jej ochrona stanowi zobowiązanie międzynarodowe Polski. Wszelkie ingerencje infrastrukturalne muszą być prowadzone z zachowaniem najwyższych standardów ochrony przyrody, w oparciu o rzetelną ocenę oddziaływania na środowisko oraz zasadę minimalizacji ingerencji. Tymczasem przedstawione warianty, a zwłaszcza wariant 1A, nie spełniają tych wymogów i nie mogą zostać zrealizowane bez naruszenia prawa. Wariant 1A, prowadzony wzdłuż drogi wojewódzkiej 689, wiąże się z koniecznością wycinki drzew, ingerencją w siedliska chronionych gatunków oraz naruszeniem granic rezerwatu im. Władysława Szafera. Realizacja tego wariantu prowadziłaby do trwałej fragmentacji siedlisk, zwiększenia antropopresji oraz pogorszenia stanu ochrony obszaru Natura 2000. Zgodnie z art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej każde przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000 może zostać zrealizowane wyłącznie po wykazaniu braku negatywnego wpływu na jego integralność. Wariant 1A nie spełnia tego warunku, a jego realizacja byłaby sprzeczna zarówno z prawem unijnym, jak i krajowym. Należy podkreślić, że obowiązek wykazania braku negatywnego wpływu musi być spełniony w sposób jednoznaczny, oparty na najlepszej dostępnej wiedzy naukowej, bez pozostawienia „rozsądnych wątpliwości” – co potwierdza orzecznictwo TSUE, w tym wyrok w sprawie C-441/17 dotyczący Puszczy Białowieskiej. Należy również podkreślić, że dwa z pięciu analizowanych wariantów – wariant 2 i wariant 3 – zostały odrzucone po opiniach Nadleśnictw Białowieża i Hajnówka oraz Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Białymstoku. Odrzucono je mimo że były to warianty możliwe do realizacji, potencjalnie mniej ingerujące w środowisko i nie wymagające tak szerokiej wycinki drzew jak wariant 1A. Warianty te mogły stanowić realną alternatywę, zgodną z zasadą minimalizacji oddziaływania na środowisko, jednak zostały wyeliminowane na etapie opiniowania przez podmioty, które nie są organami właściwymi do oceny oddziaływania na obszary Natura 2000. Oznacza to, że proces wariantowania został przeprowadzony w sposób nierzetelny i sprzeczny z wymogami ustawy o oś oraz dyrektywy 2011/92/UE, które nakładają obowiązek przedstawienia i rzetelnego przeanalizowania wszystkich realnych wariantów, w tym wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. Należy również przypomnieć, że poprzedni projekt ścieżki rowerowej planowany w tym samym miejscu, co obecnie proponowany wariant 1A, został jednoznacznie odrzucony przez organy ochrony przyrody. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w 2021 r. odmówiła jego uzgodnienia z uwagi na bardzo poważne i nieusuwalne oddziaływania na przyrodę Puszczy Białowieskiej, w tym na rezerwat przyrody im. Władysława Szafera. W tamtym projekcie planowano przekształcenie nawet 10 hektarów terenu Puszczy Białowieskiej oraz wycinkę 4,4 tysiąca drzew, w tym ponad 200 drzew o wymiarach pomnikowych (powyżej 200 cm obwodu). Aż 2 tysiące drzew przeznaczonych do wycinki znajdowało się na terenie jednego z najstarszych obszarów chronionych w Polsce – Rezerwatu Krajobrazowego im. Władysława Szafera, istniejącego od 1921 roku.</p>
-----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Skala ingerencji, którą wówczas planowano, była tak duża, że organ ochrony przyrody odmówił uzgodnienia przedsięwzięcia, wskazując na jego niezgodność z celami ochrony przyrody oraz na naruszenie integralności obszaru Natura 2000. Obecny wariant 1A powiela tę samą lokalizację i tym samym niesie analogiczne ryzyka środowiskowe, które wcześniej zostały jednoznacznie ocenione jako niedopuszczalne.</p> <p>Wariant 1A jest również niebezpieczny dla użytkowników. Analizy środowisk rowerowych jednoznacznie wskazują, że największym zagrożeniem dla rowerzystów są kolizje z samochodami. Prowadzenie drogi dla rowerów bezpośrednio przy ruchliwej drodze wojewódzkiej zwiększa ryzyko wypadków, podczas gdy warianty oddalone od ruchu samochodowego są znacznie bezpieczniejsze. Zwracamy uwagę, że w dokumentacji brakuje rzetelnych wariantów, które nie wymagałyby wycinki drzew i byłyby zgodne z zasadą minimalizacji oddziaływania na środowisko. Brakuje również wariantów zakładających zastosowanie nawierzchni nieasfaltowej, która jest bardziej przyjazna środowisku, zgodna z charakterem obszaru leśnego i preferowana na terenach o wysokiej wartości przyrodniczej. Warianty takie powinny zostać przedstawione i przeanalizowane zgodnie z ustawą ooś oraz dyrektywą 2011/92/UE, które nakładają obowiązek przedstawienia realnych, wykonalnych alternatyw, w tym wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. W świetle dostępnych danych wariantem korzystniejszym dla środowiska i bezpieczeństwa użytkowników jest wariant prowadzony wzdłuż Tryby Hajnowskiej, pod warunkiem że nie będzie wiązał się z wycinką drzew ani z zastosowaniem nawierzchni asfaltowej, a jedynie z prawidłowym oznakowaniem ścieżki. Wariant ten minimalizuje ingerencję w siedliska, nie narusza rezerwatu przyrody, nie zwiększa presji na obszar Natura 2000 i zapewnia bezpieczną separację ruchu rowerowego od samochodowego.</p> <p>W związku z powyższym wnosimy o jednoznaczne odrzucenie wariantu 1A jako sprzecznego z prawem i niebezpiecznego dla użytkowników oraz o uzupełnienie dokumentacji o warianty niewymagające wycinki drzew i zakładające zastosowanie nawierzchni nieasfaltowej. Warianty te powinny zostać poddane pełnej analizie środowiskowej i technicznej, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz z zasadą ochrony integralności obszarów Natura 2000.</p> <p>Prosimy o uwzględnienie przedstawionych uwag oraz o przestanie pełnej dokumentacji technicznej i środowiskowej przedsięwzięcia na adres:</p>
828	<p>Szanowni Państwo, przedstawiony do konsultacji wariant 1A nie może zostać zrealizowany, ponieważ narusza podstawowe wymogi wynikające z art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej oraz ustawy ooś. Inwestycja w tym przebiegu ingeruje w obszar Natura 2000, Obiekt UNESCO oraz rezerwat im. Władysława Szafera, prowadząc do trwałej fragmentacji siedlisk i pogorszenia stanu ochrony gatunków. Dodatkowo dwa możliwe do realizacji warianty – 2 i 3 – zostały odrzucone wyłącznie na podstawie opinii Lasów Państwowych, mimo że mogły stanowić realną, mniej szkodliwą alternatywę. Dokumentacja nie zawiera również wariantów bez wycinki drzew ani wariantów z nawierzchnią nieasfaltową, co narusza obowiązek przedstawienia rozwiązań najkorzystniejszych dla środowiska. Wnosimy o odrzucenie wariantu 1A i uzupełnienie dokumentacji o warianty zgodne z zasadą minimalizacji oddziaływania.</p>

829	<p>Dzień dobry,</p> <p>w związku z konsultacjami społecznymi w sprawie „Opracowanie koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża”. przesyłam swoje uwagi, które w pełni podzielam z Rowerowym Białymstokiem.</p> <p>Nie zgadzam się z uznaniem wariantu 1 za najbezpieczniejsze. Główną przyczyną wypadków z udziałem rowerzystów według statystyk policji są zderzenia z samochodami. W związku z powyższym droga dla rowerów poprowadzona z dala od ruchu samochodowego będzie znacznie bezpieczniejsza niż droga dla rowerów poprowadzona wzdłuż drogi wojewódzkiej.</p> <p>Za najbezpieczniejszy uznaję wariant 5, bowiem prawdopodobieństwo, że kursujący rzadko lub wcale pojazd szynowy wypadnie z trasy i potrąci rowerzystę jest bliskie zera, w odróżnieniu od całkiem realnego zderzenia o podobnym charakterze z samochodem. Warto zaznaczyć, że gdyby nawet rowerzysta poruszający się trasą wzdłuż torów został potrącony przez samochód, to byłoby to w miejscu skrzyżowania drogi dla rowerów z drogą samochodową – wówczas służby ratownicze nie miałyby problemów z dotarciem w to miejsce, wbrew temu co wskazaliście Państwo w dokumentach faworyzujących wariant 1A</p> <p>.</p> <p>Za najlepszy uznaję wariant 5 – wzdłuż torów kolejowych. Nie tylko spełnia on kryteria podręcznika CROW dotyczącego tras o charakterze komunikacyjnym (separacja od ruchu samochodowego, możliwie bezpośrednia trasa, brak przewyższeń), ale także wiąże się z najmniejszą skalą wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych. Wariant 5 jest również najkorzystniejszy z punktu widzenia ruchu turystycznego i rekreacyjnego, który będzie dominował na tej trasie.</p> <p>Niezależnie od wariantu przebiegu drogi dla rowerów negatywnie oceniam też pomysł wprowadzenia zakazu jazdy rowerem po DW689. Szczególnie krzywdzący jest zakaz ruchu rowerów w okresie opadów śniegu, gołoledzi lub występowania zwałonych drzew lub prac budowlanych na drodze dla rowerów, kiedy droga dla rowerów jest nieprzejezdna, a mimo to rowerzyści nie mogą skorzystać z jezdni.</p>
830	<p>Lokalna społeczność zasługuje nie jedną ale co najmniej na dwie ścieżki rowerowe przez Puszcę!</p> <p>Warunkiem nieodzownym jest poszanowanie istniejącej przyrody. Należy wykluczyć przebieg inwestycji taki, który będzie wymagał wycinki drzew w strefach ochronnych, określonych w projektowanym planie zarządzania puszcą [http://ios.edu.pl/wp-content/uploads/2025/12/plan-zarządzania-objektem.pdf].</p> <p>Biorąc pod uwagę powyższe: sugerowany przebieg powinien przebiegać wariantem nr 5.</p>
831	<p>Jako turystka, stała bywalczyni Puszczy Białowieskiej i jej okolicy, korzystając z roweru jako środka do przemieszczania się w terenie wyrażam Kategorie Sprzeciw, absolutny Sprzeciw, dla pomysłów budowy ścieżki rowerowej przez Obszar Światowego Dziedzictwa UNESCO w jakiegokolwiek formie. Puszcza taka jest jedyną w Europie, a ścieżki asfaltowe / ze sztucznych nawierzchni są na całym świecie takie same. Nikt nie przyjeżdża do Białowieży ze względu na ścieżki tylko ze względu na dziką Naturę. pomysł na takie inwestycje to pomysł na zbrodnię na przyrodzie. Natura jest niszczone wszędzie a Absolutnie nie może być niszczone w jej Sanktuarium jakim jest Puszcza Białowieska.</p>
832	<p>Korzystając z możliwości wzięcia udziału w konsultacjach społecznych w sprawie "Opracowania koncepcji drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża", w imieniu Fundacji Greenpeace Polska wnioskujemy o</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698. Wariant ten wiązałby się ze znaczną ingerencją w istniejący po obu stronach drogi Rezerwat Krajobrazowy Władysława Szafera. Ze względu na znaczący zakres prac koniecznych do budowy drogi rowerowej, nie ma możliwości realizacji tego wariantu (ani jego późniejszej eksploatacji) bez istotnego negatywnego wpływu na przedmiot ochrony: usuwania drzew i niszczenia siedlisk. 2. procedowanie wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew, pod koniecznym warunkiem przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko inwestycji na obszary Natura 2000 przez które miałyby przebiegać oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

833	<p>Jeśli ma być budowana ścieżka rowerowa, to jestem za wariantem 4 przez Trybę Hajnowską lub wariant 5 wzdłuż linii kolejowej. Dla obu musi być przeprowadzona pełna ocena wpływu na środowisko.</p> <p>Wariant 1 ma być odrzucony z uwagi na brutalną ingerencję w tkankę leśną i utratę cennych drzew z Rezerwatu Krajobrazowego im. Władysława Szafera.</p> <p>Alternatywą do budowy w ogóle ścieżki rowerowej jest ustanowienie ruchu rowerowego na drodze 689 Białowieża – Hajnówka. Można wprowadzić odcinkowy pomiar prędkości z monitoringiem i zezwalać jeździć samochodom z prędkością 40- 50 km/h. To nie jest droga obciążona dużym ruchem. I to będzie też bezpieczniejsze dla zwierząt przekraczających tą drogę. Często przemierzam tą trasę rowerem z uwagi na powiązania rodzinne z Hajnówką. To tylko 20 km i na tej drodze pomieszczą się i rowery i samochody.</p>
834	<p>Stanowczo sprzeciwiam się wyborowi Wariantu 1A, jako oznaczającemu wycinkę bardzo znacznej liczby drzew w i tak mocno doświadczonej Puszczy. Dodatkowo poruszanie się rowerem wzdłuż ruchliwej drogi nie będzie atrakcyjne dla samych rowerzystów. Duże sensowniejsze wydają się warianty 4 lub 5, jednak wyłącznie po przeprowadzeniu starannej analizy oddziaływania na środowisko.</p>
835	<p>Popieram wariant W5 lub W4. Najlepszy jest wariant W5 przy linii kolejowej. Jest on jednym z krótszych wariantów (jedyne 3% dłuższy od wariantu najkrótszego). Jednocześnie jest prowadzony przy torach kolejowych więc jest prawdopodobnie wariantem z najmniejszą ilością wzniesień, co ułatwia i przyspiesza jazdę. W5 jest z daleka od drogi wojewódzkiej, przez co z dala od hałasu i spalin samochodów. Dla mnie jako rowerzysty hałas i spaliny są dużym minusem. Preferuje drogi rowerowe w oddaleniu od ruchu samochodowego, nawet jak są trochę dłuższe czy gorszej jakości.</p> <p>Wnoszę o odrzucenie wariantu 1A jako najmniej przyjaznego rowerzystom ze względu na hałas i spaliny samochodów oraz niebezpieczeństwo kolizji. W przypadku drogi rowerowej przy jezdni ryzyko zderzenia z samochodami jest dużo mniejsze niż podczas jazdy rowerem po jezdni, ale ciągle istnieje.</p> <p>Jednocześnie wnoszę o przeprowadzenie pełnej oceny oddziaływania na środowiska niezależnie od wybranego wariantu.</p>
836	<ol style="list-style-type: none">1. Odrzucenie wariantu 1A przebiegającego przez inwestora budowę drogi wojewódzkiej 689 który ingerowałby z ingerencją w rezerwat 'Szczelne'2. Procedowanie wariantów 4 i 5 które minimalizują konieczność wycinki drzew.3. Przeprowadzenie dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszary Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO i Puszcza Białowieska

837

Jestem aktywnym uczestnikiem rowerowych wypraw po różnych drogach Puszczy Białowieskiej. W imieniu własnym i jako praktyczny użytkownik tej infrastruktury wnoszę o realizację planowanej inwestycji drogi dla rowerów (DDR) na odcinku Hajnówka – Białowieża według wariantu W5 (przy linii kolejowej nr 52).

1.Uzasadnienie

Jako osoba regularnie poruszająca się rowerem po drogach i aktywny uczestnik nieformalnej grupy Rowerowa Puszcza Białowieska znam realne potrzeby rowerzystów: zarówno mieszkańców, jak i turystów odwiedzających nasz region.

W mojej ocenie wariant W5 to rozwiązanie, które najlepiej odpowiada tym potrzebom: zapewni bezpośrednie, logiczne, bezpieczne i komfortowe połączenie między gminami Hajnówka i Białowieża.

Treść zgłoszenia

2.Bezpieczeństwo i separacja ruchu

Droga zaprojektowana przy linii kolejowej 52 pozwoli na fizyczne odseparowanie ruchu rowerowego od ruchu samochodowego i tam, gdzie będzie to wymagane: od ruchu pieszego. Oddzielenie to znacząco zmniejszy ryzyko ewentualnych kolizji.

3.Komfort jazdy

Proponowany przebieg DDR w dużej części prowadziłby po stosunkowo równej i utwardzonej trasie, bez znaczących przewyższeń. Trasa o długości ok. 17 673 m przebiegająca liniowo pozwoliłaby na płynną i przewidywalną jazdę, co jest istotne zarówno dla mieszkańców jak i turystów rowerowych. Taka droga zapewniłaby też komfort użytkownika drogi przez mniej doświadczonych rowerzystów oraz rodziny z dziećmi.

4. Atrakcyjność turystyczna

Wariant W5 jest atrakcyjny z punktu widzenia turysty: zapewnia sprawny, bezpieczny i wygodny dojazd do Białowieży. Sprzyja to zwiększeniu liczby odwiedzin, wydłużeniu czasu pobytu i rozwojowi ruchu turystycznego w naszym regionie.

5. Argumenty i porównanie z proponowanymi innymi wariantami Wariant W5 wykorzystuje istniejący korytarz przy linii kolejowej 52, to przestrzeń, która już jest przekształconą technicznie — jego adaptacja na DDR oznacza wykorzystanie powierzchni o mniejszej wartości przyrodniczej w porównaniu z przebiegiem przez nienaruszone fragmenty lasu (wariant W1), jak również ogranicza konieczność prowadzenia czasochłonnych procedur (wariant W4).

Dla porównania: wariant W4 wymaga budowy 21 obiektów inżynierskich, natomiast wariant W5 jedynie 6 takich obiektów. Mniejsza liczba obiektów przekłada się na niższe koszty realizacji, krótszy czas budowy oraz mniejsze ryzyko przekroczeń budżetowych i opóźnień. W tej chwili droga DW689 ma unikalny charakter alei zamykających się ponad nią koronami drzew i tworzy wyjątkowy klimat. Wybór wariantu W1 zniszczy ten wyjątkowy element krajobrazu.

Przebieg przy torach nie wymaga ingerencji w istniejące działki prywatne (wariant W4), co z kolei redukuje koszty kompensacji i konieczność wszczęcia dodatkowych procedur administracyjnych jakimbyby podziały nieruchomości w celu przejęcia działek pod DDR czy wprowadzenia ograniczeń w korzystaniu z tych działek, przeprowadzenia dodatkowych konsultacji społecznych, uzyskania

decyzji administracyjnych itd. Wariant W1 - trasa bliższa przy istniejącej drodze wojewódzkiej oznacza większą ekspozycję na ruch samochodowy, mniejszą separację i niższy komfort, a co za tym idzie poczucie bezpieczeństwa

rowerzystów. Choć odcinek krótszy, nie zapewnia warunków preferowanych przez turystów i rodziny. Wariant W1 jest co prawda krótszy od propozycji wariantu W5, jednak pół kilometra dłuższa trasa nie jest dla mnie jako rowerzystki żadnym problemem. Ponadto, wybór

istniejącego pasma przy torach nie wymaga masowych wycinek, co ogranicza potencjalne straty drzewostanu i zmniejsza długofalowe skutki hydrologiczne (np. zmiany w infiltracji) i erozję gleby. Wybór wariantu W5 przyczyni się do ochrony integralności ekosystemu

leśnego oraz gatunków wrażliwych na zaburzenia korytarzy migracyjnych. 6. Promocja zrównoważonego transportu DDR sprzyja zwiększeniu ruchu rowerowego jako alternatywy wobec

samochodu, co przyczynia się do redukcji emisji lokalnych zanieczyszczeń i hałasu. W dłuższej perspektywie pozytywnie wpływa to na jakość środowiska i komfort odwiedzin Puszczy. DDR przy linii kolejowej 52 to również okazja połączenia rozwoju turystyki z ochroną przyrody i np. do zorganizowania punktów informacyjnych oraz interpretacyjnych (np. tablic dotyczących przyrody Puszczy). Taka DDR - nowa nitka komunikacyjna! - jest tutaj bardzo potrzebna! Uważam, że Wariant W5 jest najlepszym z przedstawionych w ramach konsultacji społecznych wariantów, by sprawnie dostać się rowerem z Hajnówki do Białowieży i stąd moja refleksja na temat wyboru wariantu drogi dla rowerów.

838

Zwracam się z prośbą o zaniechanie projektu ścieżki rowerowej nr 1 na rzecz projektu 4 lub 5, które w mojej opinii są bardziej przyjazne dla środowiska i nie wymagają wycinki drzew, czyli najcenniejszego puszczańskiego skarbu.

839	<p>Opowiadam się za wariantem nr W5. (wzdłuż linii kolejowej 52). Jest to wariant najmniej inwazyjny przyrodniczo, a jednocześnie zapewniający największe bezpieczeństwo rowerzystom ze strony pojazdów mechanicznych. Trasę tę zaplanowano z wykorzystaniem już istniejącego odlesionego pasa wzdłuż torów i linii energetycznej, co z jednej strony pozwala uniknąć kontrowersyjnych wycinek drzew (niezbędnych we wszystkich trzech wersjach wariantu W1), jak również gwarantuje utrzymanie drożności ścieżki z uwagi na fakt, iż strefa ta jest na bieżąco utrzymywana w stanie przejezdnym w celu zapewnienia dostępu do linii energetycznej. Jest to również wariant atrakcyjny pod względem turystycznym, gdyż na otwartych terenach wzdłuż linii kolejowej, z dala od ruchliwej drogi wojewódzkiej istnieje większa szansa napotkania zwierząt. W porównaniu z innymi wariantami (nie uwzględniając wykluczonych W2 i W3), wariant W5 wymaga budowy najmniejszej liczby obiektów inżynierskich (6). Ponieważ planuje się tu wykorzystanie istniejącego pasa odlesionego, budowa drogi rowerowej w tym wariantcie, oprócz niwelacji i utwardzenia gruntu pod nawierzchnię, nie powinna wiązać się z koniecznością wycinania i karczowania drzew i krzewów, a także konstrukcji dodatkowych elementów, takich jak rowy, nasypy, skarpy. W związku z tym, choć w zamieszczonych materiałach nie przedstawiono kosztorysów, może to być także najkorzystniejszy wariant pod względem ekonomicznym. Jednocześnie, wariant ten nie spowoduje utworzenia nowej strefy otwartego środowiska (albowiem ona już istnieje), tak jak w przypadku wariantu W1A, co będzie miało pozytywny wpływ na zachowanie ciągłości pokrywy leśnej Puszczy Białowieskiej (istotnej m.in. dla przemieszczania się zwierząt, ochrony gleby, stosunków wodnych, ograniczania rozprzestrzeniania się gatunków inwazyjnych). Zdecydowanie należy odrzucić wszystkie wersje wariantu W1, ponieważ realizacja każdej z nich będzie związana ze znaczną ingerencją w środowisko przyrodnicze Rezerwatu Szafera poprzez konieczność wycięcia dużej ilości drzew. Rezerwat ten jest jednym z najpiękniejszych, poza Białowieskim Parkiem Narodowym, fragmentów Puszczy Białowieskiej o unikalnych cechach krajobrazu przypominających pierwotny charakter Puszczy z niespotykanym nigdzie indziej w Strona 2 z 3 Polsce zwarciem koron drzew nad pasem drogi nr 689. Poszerzenie istniejącego pasa drogowego o dodatkowe elementy pochodzenia antropogenicznego spowoduje zaburzenie harmonii krajobrazu i celowości istnienia Rezerwatu. Z tego też powodu, należy się również liczyć z wysokim prawdopodobieństwem odmowy akceptacji projektu przez UNESCO. Najbardziej wadliwym z przyrodniczego punktu widzenia wariantem spośród trzech wersji wariantu W1 jest wariant 1A, zaproponowany jako „wariant pierwszego wyboru”. Choć należy stwierdzić, że rozwiązanie to zapewnia maksymalne bezpieczeństwo użytkownikom ścieżki rowerowej, to jednak fakt, iż wymaga to oddalenia ścieżki od jezdni aż o ponad 9 metrów narzuca niezbędną wycięcia znacznej ilości drzew w rezerwacie. Spowoduje to ogromną szkodę przyrodniczą w strukturze lasu, utratę siedlisk wielu organizmów puszczańskich (w tym rzadkich i ginących), a także wprowadzi drastyczną zmianę krajobrazu (poprzez usunięcie drzewostanu i odsłonięcie gleby, wprowadzenie otwartego środowiska wzdłuż drogi), która pogłębi fragmentację Puszczy Białowieskiej. Natomiast wariant 1A V50, który proponuje lokalizację ścieżki tuż przy krawędzi jezdni (oddzielonej jedynie poboczem), choć wydaje się najmniej (z trzech wersji W1) inwazyjny przyrodniczo, jest jednocześnie najgorszym rozwiązaniem pod względem bezpieczeństwa użytkowników ścieżki. Jest wielce nieprawdopodobne, że propozycja wprowadzenia ograniczenia prędkości pojazdów do 50 km/h w tym wariantcie zagwarantuje bezpieczeństwo rowerzystom. Istniejące obecnie ograniczenie prędkości do 80 km/h jest notorycznie łamane, dlatego trudno się spodziewać, iż dalsze obniżenie dozwolonej prędkości byłoby wystarczającym gwarantem bezpieczeństwa. Należy również pamiętać, że droga wojewódzka 689 na odcinku Hajnówka-Białowieża jest bardzo wąska (7 m), w związku z czym nie posiada wyznaczonych odrębnych (oddzielonych linią) pasów ruchu w przeciwnym kierunku. Z tego powodu, mijające się pojazdy często (a w przypadku dwóch samochodów ciężarowych lub autobusów - zawsze) zjeżdżają na pobocze. Dlatego obszar ruchu pojazdów jest w rzeczywistości szerszy (o około 0,5 m z każdej strony drogi) niż pas jezdni, co wprowadza wysokie zagrożenie dla osób znajdujących się w pobliżu pobocza.</p>
-----	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

840	<p>Jako urodzona i wychowana na Podlasiu patriotka lokalna, mieszkająca i pracująca w Białowieży oraz aktywna rowerzystka, regularnie korzystam z lokalnej infrastruktury drogowej. Z racji wykonywanego przeze mnie zawodu przewodnika turystycznego mam również bardzo częsty kontakt z osobami odwiedzającymi Puszcę Białowieską w celach turystycznych, w tym w ramach turystyki rowerowej. Opierając się na moim doświadczeniu w terenie oraz znajomości potrzeb zarówno mieszkańców, jak i turystów, jednoznacznie opowiadam się za realizacją inwestycji według wariantu W5 (przebieg wzdłuż linii kolejowej nr 52). Kluczowe argumenty:</p> <p>(1) Bezpieczeństwo i najwyższy komfort użytkownika: Wariant W5 gwarantuje pełną, fizyczną separację ruchu rowerowego od samochodowego, a w razie potrzeby także od pieszego. Jest to kluczowe dla zminimalizowania ryzyka kolizji. Trasa o długości ok. 17 673 m, biegnąca liniowo bez dużych przewyższeń, zapewnia płynność jazdy. Taka charakterystyka drogi jest idealna dla rodzin z dziećmi oraz mniej zaawansowanych rowerzystów, dla których przewidywalność trasy jest priorytetem.</p> <p>(2) Ochrona walorów przyrodniczych i krajobrazowych: Wybór wariantu W5 to wyraz dbałości o przyrodę Puszczy Białowieskiej: 2.1 Wykorzystanie korytarza technicznego: Trasa biegnie przez teren już przekształcony, co chroni nienaruszone fragmenty lasu (zagrożone w wariantcie W1). 2.2 Ochrona rezerwatu przyrody wzdłuż drogi asfaltowej: Wariant W1 wiązałby się z zniszczeniem unikalnego charakteru drogi DW689, gdzie korony drzew tworzą naturalną aleję. Wariant W5 pozwala uniknąć masowej wycinki, chroniąc tym samym stosunki hydrologiczne i zapobiegając erozji gleby. 2.3 Integralność ekosystemu: Prowadzenie DDR przy linii kolejowej minimalizuje zakłócenia w korytarzach migracyjnych zwierząt.</p> <p>(3) Efektywność ekonomiczna i realizacyjna: Porównanie techniczne wyraźnie wskazuje na przewagę wariantu W5 nad alternatywami: 3.1 Infrastruktura: Wariant W4 wymaga budowy aż 21 obiektów inżynierskich, podczas gdy wariant W5 jedynie 6. Mniejsza liczba obiektów to niższe koszty, szybszy czas realizacji i mniejsze ryzyko opóźnień. 3.2 Kwestie własnościowe: Przebieg przy torach nie ingeruje w prywatne działki (w przeciwieństwie do W4), co pozwala uniknąć kosztownych odszkodowań, podziałów nieruchomości i długotrwałych procedur administracyjnych. 4. Potencjał turystyczny i ekologiczny: Wariant W5 stanowi atrakcyjną, nową arterię komunikacyjną. Choć jest o ok. 500 metrów dłuższy niż wariant W1, dla rowerzysty jest to różnica nieistotna, niwelowana przez znacznie wyższy komfort i poczucie bezpieczeństwa (brak ekspozycji na hałas i spaliny z drogi wojewódzkiej). Inwestycja ta promuje zrównoważony transport i daje szansę na stworzenie ścieżki edukacyjnej z tablicami informacyjnymi o przyrodzie regionu.</p> <p>Podsumowanie: Uważam, że wariant W5 to rozwiązanie najbardziej racjonalne, łączące funkcjonalność z poszanowaniem unikalnej przyrody Puszczy Białowieskiej. Realizacja tej inwestycji wzdłuż linii kolejowej nr 52 najlepiej przysłuży się rozwojowi turystyki i poprawie jakości życia mieszkańców.</p>
-----	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

841	<p>Zależy mi jako turyście, gościowi, ale i obywatelowi polskiemu, ekologowi na jak najbardziej dzikiej, naturalnej Puszczy Białowieskiej, ale jednocześnie, owszem na mądrym, ekologicznym transporcie rowerowym, w tym między Hajnówką, a Białowieżą.</p> <p>Poniżej przedstawiam moje uwagi do konsultowanej, potencjalnej budowie drogi rowerowej.</p> <p>1) W Puszczy istnieje gęsta sieć dróg, właściwie jest ich za dużo, ale o tym za chwilę. To wygodne szutrowe i leśne drogi, po których da się jeździć zwykłym turystycznym rowerem i naprawdę nie trzeba mieć MTB, aby się po nich wygodnie poruszać. 2) Między Białowieżą, a Hajnówką można bez trudu przejechać na południe od szosy Hajnówka-Białowieża oraz na północ od tej szosy. Trasę południową i północną można zrobić w różnych wariantach. Przypominam, że Puszcza ma 30 na 20 km i to nie jest jakiś zabójczy dystans dla rowerzysty. Robienie ścieżki w rezerwacie Szafera lub na starej trasie kolejowej z której dziś korzysta wiele zwierząt i mamy na niej unikalne zbiorowiska roślinne to zbrodnia na przyrodzie.</p> <p>3) Najlepszym atutem turystycznym Puszczy jest dzikość i tego tu szukają ludzie. Ograniczanie albo walka z tą dzikością np. poprzez budowę ścieżki to strzelanie sobie w stopę. Turystyka rowerowa, jeżeli czegoś potrzebuje to jasnego oznakowania istniejących tras i informacji o nich. Poza tym potrzebuje ograniczenia ruchu na Drodze Narewskiej np. wyłącznie do ruchu lokalnego, a także konsekwentnego egzekwowania od kierowców limitu prędkości, tak żeby można było bezpiecznie przejechać z Białowieży do Narewki.</p> <p>4) Obecnie największym zagrożeniem dla Puszczy Białowieskiej jest jej fragmentacja przez drogi, utrata siedlisk i izolacja. Wskazują na to misje UNESCO i Państwowa Rada Ochrony Przyrody. Potrzebny jest program defragmentacji, a nie dokładanie kolejnej inwestycji liniowej. Jakkolwiek degradacja ekosystemu, takiego jak Puszcza Białowieska zwłaszcza, szkodzi zwierzętom, roślinom tam żyjącym, więc przecież ludziom, poprzez utratę zdrowia lub życia. A to jest istotne w dodatku szczególnie przy obecnym kryzysie klimatycznym i ekologicznym antropogenicznym.</p> <p>5) I wreszcie chyba najważniejsze. Nie wiem, jak trzeba być oderwaną od rzeczywistości osobą, żeby w czasach, gdy zagrożenie ze wschodu jest realne promować budowę jakiegokolwiek drogi wschód zachód w miejscu, które ma świetne naturalne warunki do obrony, oczywiście pod warunkiem, że zostanie zredukowana sieć drogową. To się nie skleja z ideą Zielonej Tarczy Wschód i godzi w nasze bezpieczeństwo. Rosjanie pokazali w Ukrainie, że potrafią korzystać np. z motocykli, żeby przenikać za ukraińskie linie. W Strefie Czarnobylskiej też poprawiono drogi, a później przydały się one rosyjskim oddziałom idącym na Kijów.</p> <p>Taką ścieżką rowerową, jaką planuje PZDW to nie jest drobna modernizacja. To trwałe przekształcenie pasa Puszczy w strefę techniczną. W miejscu, które ma status obszaru Natura 2000 i Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO.</p>
842	<p>Treść zgłoszenia Wnioskuje o odrzucenie wariantu 1A wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, który naruszałby teren rezerwatu krajobrazowego im. Prof. Szafera i wiąże się z nieuzasadnioną przyrodniczo wycinką drzew.</p> <p>Dopuszczam wybór wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew.</p> <p>Wnioskuje o przeprowadzenie pełnej oceny oddziaływania na środowisko każdego wariantu na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.</p>
843	<p>W związku z planowaną ścieżką rowerową jestem przeciwny naruszeniu drzewostanu będącego częścią Puszczy Białowieskiej zwłaszcza pomnikowych okazów należących do rezerwatu im. Wł. Szafera. Dotyczy to potencjalnej trasy jaką przewiduje wariant 1A. Rezerwat musi pozostać rezerwatem czyli miejscem ochrony unikalnego drzewostanu i ekosystemu tego miejsca. Tylko jego nienaruszalność nadaje sens takiej formie ochrony.</p> <p>Rekreacja jest potrzebna lecz absolutnie nie kosztem naruszenia tych miejsc chronionych zwłaszcza, że gdy możliwe są jeszcze inne rozwiązania (warianty W4 i W5). Przyjęcie pierwszego rozwiązania (1A) stworzy precedens do naruszenia najcenniejszych obszarów najstarszej puszczy w naszym kraju pod różnym pretekstem a przede wszystkim spowoduje nieodwracalne szkody wynikłe z wycinki.</p> <p>Zdecydowanie sprzeciwiam się takiemu rozwiązaniu i proszę o dalsze procedowanie z wariantami W4 i W5.</p>
844	<p>W związku budowy ścieżki rowerowej przez Puszcze Białowieską, żądam:</p> <ol style="list-style-type: none"> Odrzucenia wariantu 1A preferowanego przez inwestora wzdłuż drogi wojewódzkiej 698, która wiązałaby się z ingerencją w rezerwat Szafera. <p>Treść zgłoszenia</p> <ol style="list-style-type: none"> Procedowania wariantów 4 i 5, które minimalizują konieczność wycinki drzew. Przeprowadzenia dla wybranych wariantów pełnej oceny oddziaływania na środowisko tej inwestycji na obszary Natura 2000 oraz obszar Obiektu Światowego Dziedzictwa UNESCO „Puszcza Białowieska”.

845	Zgłaszam sprzeciw wobec wariantu 1A, jako opcji najbardziej szkodliwej dla przyrody Puszczy i apeluje o dalsze procedowanie z wariantami 4. lub 5.
846	FW: WAARA od Puszczy!!!! Zrobta se szose do swojego mega-kibla...
847	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>w związku z trwającymi konsultacjami dotyczącymi planowanej budowy drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża, Fundacja VeloPolska (w trakcie rejestracji) pragnie przedstawić swoje stanowisko oraz kilka uwag wynikających z doświadczeń związanych z rozwojem turystyki rowerowej.</p> <p>Celem Fundacji VeloPolska jest wspieranie rozwoju turystyki rowerowej w Polsce poprzez promowanie nowoczesnych, spójnych i przyjaznych użytkownikowi sieci tras rowerowych, w szczególności opartych na węzłach (tzw. node-based networks), systemy genialne w swojej prostocie, które zrewolucjonizowały infrastrukturę rowerową w Belgii i Holandii, a także w coraz większej liczbie regionów Niemiec. Również inne kraje europejskie są w trakcie wdrażania tej koncepcji lub przygotowań do jej wdrożenia. W naszej działalności staramy się wspierać samorządy w tworzeniu infrastruktury rowerowej, która jest nie tylko bezpieczna, ale również atrakcyjna turystycznie i dobrze wpisana w krajobraz.</p> <p>Z tego powodu z dużym zainteresowaniem przyglądamy się planom budowy trasy rowerowej pomiędzy Hajnówką a Białowieżą. Jest to odcinek o ogromnym potencjale turystycznym, prowadzący przez jeden z najcenniejszych przyrodniczo obszarów Europy.</p> <p>W naszej ocenie wariant prowadzący trasę rowerową bezpośrednio wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 689 nie jest rozwiązaniem optymalnym – ani z punktu widzenia bezpieczeństwa rowerzystów, ani z punktu widzenia atrakcyjności turystycznej tej inwestycji.</p> <p>W debacie publicznej często pojawia się argument, że prowadzenie drogi dla rowerów wzdłuż jezdni jest rozwiązaniem najbezpieczniejszym. W praktyce doświadczenia wielu regionów pokazują jednak, że bliskość intensywnego ruchu samochodowego znacząco obniża poczucie bezpieczeństwa użytkowników. Dotyczy to nie tylko ryzyka kolizji, lecz również takich czynników jak hałas, podmuchy powietrza od przejeżdżających pojazdów czy oślepianie światłami nadjeżdżających samochodów po zmroku. Jeśli rzeczywiście chcemy budować infrastrukturę rowerową w sposób maksymalizujący bezpieczeństwo użytkowników, powinniśmy w pierwszej kolejności dążyć do możliwie największej separacji od ruchu samochodowego.</p> <p>Jeszcze ważniejsza wydaje się kwestia charakteru ruchu, jaki będzie dominował na tej trasie. Odległość między centrami Hajnówki i Białowieży wynosi około 20 kilometrów. Jest to dystans, który tylko w ograniczonym stopniu będzie wykorzystywany w codziennych dojazdach do pracy, szkoły czy usług. W praktyce oznacza to, że zdecydowana większość użytkowników tej trasy będzie korzystać z niej w celach turystycznych i rekreacyjnych.</p>

	<p>A turystyka rowerowa rządzi się innymi prawami niż codzienna komunikacja. Osoby podróżujące rowerem w celach turystycznych poszukują tras prowadzących przez spokojne, atrakcyjne krajobrazowo tereny, gdzie można doświadczyć kontaktu z przyrodą – usłyszeć śpiew ptaków zamiast hałasu samochodów i poczuć wyjątkowy charakter odwiedzanego miejsca. W tym kontekście warianty prowadzące trasę z dala od drogi wojewódzkiej – w szczególności wariant wzdłuż linii kolejowej – wydają się znacznie lepiej odpowiadać temu celowi.</p> <p>Jeżeli natomiast głównym celem inwestycji miałyby być przede wszystkim wzmocnienie mobilności lokalnych społeczności, warto poważnie rozważyć również wariant prowadzący przez wsie Pogorzelce, Teremiski i Budy. Taki przebieg mógłby realnie włączyć lokalne miejscowości w sieć ruchu rowerowego, przynosząc im bezpośrednie korzyści gospodarcze i społeczne.</p> <p>Nie sposób pominąć również kwestii oddziaływania inwestycji na krajobraz i środowisko. Z dostępnych informacji wynika, że realizacja wariantu prowadzonego wzdłuż drogi wojewódzkiej wiązałaby się z koniecznością usunięcia kilku tysięcy drzew, w tym wielu o znacznym wieku. Trudno byłoby wytłumaczyć opinii publicznej, że infrastruktura promowana jako ekologiczna alternatywa dla transportu samochodowego powstaje kosztem tak znaczącej ingerencji w jeden z najbardziej rozpoznawalnych krajobrazów przyrodniczych w Polsce.</p> <p>Warto w tym miejscu podkreślić, że Fundacja VeloPolska zdecydowanie popiera rozwój infrastruktury rowerowej. Uważamy jednak, że każda taka inwestycja powinna zaczynać się od podstawowego pytania: dla kogo ją tworzymy i jakie są rzeczywiste potrzeby jej przyszłych użytkowników. W przypadku trasy pomiędzy Hajnówką a Białowieżą mamy do czynienia z wyjątkową szansą stworzenia jednej z najpiękniejszych tras rowerowych w Polsce. Dlatego szczególnie ważne jest, aby wybrać rozwiązanie, które najlepiej wykorzysta ten potencjał.</p> <p>Rozumiemy, że uwarunkowania proceduralne i prawne mogą w praktyce faworyzować rozwiązania związane z przebudową istniejącej drogi. Uważamy jednak, że względy formalne nie powinny przesądzać o wyborze wariantu, jeśli istnieją alternatywy pozwalające osiągnąć cele inwestycji w sposób bezpieczniejszy, bardziej atrakcyjny turystycznie i mniej ingerujący w unikalny krajobraz Puszczy Białowieskiej.</p> <p>Jako organizacja, której celem jest wspieranie rozwoju turystyki rowerowej w Polsce, deklarujemy gotowość do konstruktywnego dialogu oraz dzielenia się doświadczeniami dotyczącymi planowania infrastruktury rowerowej o wysokiej jakości.</p>
848	<p>Szanowni Państwo, przesyłam uwagi w ramach konsultacji społecznych odnośnie planowanej budowy drogi rowerowej Białowieża - Hajnówka.</p>
849	<p>Szanowni Państwo, przedstawiony do konsultacji wariant 1A nie może zostać zrealizowany, ponieważ narusza podstawowe wymogi wynikające z art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej oraz ustawy ooś. Inwestycja w tym przebiegu ingeruje w obszar Natura 2000, Obiekt UNESCO oraz rezerwat im. Władysława Szafera, prowadząc do trwałej fragmentacji siedlisk i pogorszenia stanu ochrony gatunków. Dodatkowo dwa możliwe do realizacji warianty – 2 i 3 – zostały odrzucone wyłącznie na podstawie opinii Lasów Państwowych, mimo że mogły stanowić realną, mniej szkodliwą alternatywę. Dokumentacja nie zawiera również wariantów bez wycinki drzew ani wariantów z nawierzchnią nieasfaltową, co narusza obowiązek przedstawienia rozwiązań najkorzystniejszych dla środowiska. Wnosimy o odrzucenie wariantu 1A i uzupełnienie dokumentacji o warianty zgodne z zasadą minimalizacji oddziaływania.</p>
850	<p>Wariant 1A. Ponieważ jest szybszy, krótszy i bardziej dostępny dla turystów i przyjezdnych. Dróg leśnych jest mnóstwo, jeśli ktoś potrzebuje ciszy i spokoju. Podobny wariant z Hajnówki do Jelonki sprawdza się znakomicie od lat, dzięki temu, że jest poprowadzony wzdłuż drogi głównej.</p>

851	<p>Szanowni Państwo. Dnia 17 lutego bieżącego roku ogłosiliście Państwo konsultacje społeczne w sprawie „Opracowanie koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża”. Zapoznaliśmy się z materiałami załączonymi do konsultacji i na ich podstawie zgłaszamy następujące uwagi.</p> <p>Nie zgadzamy się z uznaniem podwariantów wariantu 1 za najbezpieczniejsze. Główną przyczyną wypadków z udziałem rowerzystów według statystyk policji są zderzenia z samochodami. W związku z powyższym droga dla rowerów poprowadzona z dala od ruchu samochodowego będzie znacznie bezpieczniejsza niż droga dla rowerów poprowadzona wzdłuż drogi wojewódzkiej. Za najbezpieczniejszy uznajemy wariant 5, bowiem prawdopodobieństwo, że kursujący rzadko lub wcale pojazd szynowy wypadnie z trasy i potrąci rowerzystę jest bliskie zera, w odróżnieniu od całkiem realnego zderzenia o podobnym charakterze z samochodem. Warto zaznaczyć, że gdyby nawet rowerzysta poruszający się trasą wzdłuż torów został potrącony przez samochód, to byłoby to w miejscu skrzyżowania drogi dla rowerów z drogą samochodową – wówczas służby ratownicze nie miałyby problemów z dotarciem w to miejsce, wbrew temu co wskazaliście Państwo w dokumentach faworyzujących wariant 1A.</p> <p>Za najlepszy wariant uznajemy wariant 5 – wzdłuż torów kolejowych. Nie tylko spełnia on kryteria podręcznika CROW dotyczącego tras o charakterze komunikacyjnym (separacja od ruchu samochodowego, możliwie bezpośrednia trasa, brak przewyższeń), ale także wiąże się z najmniejszą skalą wycinek, dzięki wykorzystaniu niezalesionego pasa wzdłuż linii energetycznej i torów kolejowych. Wariant 5 jest również najkorzystniejszy z punktu widzenia ruchu turystycznego i rekreacyjnego, który będzie dominował na tej trasie (z racji odległości pomiędzy Hajnówką a Białowieżą ruch komunikacyjny będzie tam drugorzędny).</p> <p>Trasa wzdłuż torów utworzy zupełnie nowe połączenie rowerowe przez puszcę, co zwiększy jej atrakcyjność i stworzy nowe możliwości planowania wycieczek rowerowych (i pieszych) przez ten atrakcyjny przyrodniczo teren.</p> <p>Niezależnie od wariantu przebiegu drogi dla rowerów negatywnie oceniamy pomysł wprowadzenia zakazu jazdy rowerem po DW689. Jeżeli droga dla rowerów poprowadzona jest wzdłuż drogi samochodowej, wówczas rowerzysta ma obowiązek korzystania z niej na podstawie przepisów Prawa o Ruchu Drogowych, więc dodatkowe ustawianie znaków zakazu jest nieuzasadnioną rozrzutnością i szpeceniem leśnego krajobrazu. Ponadto nieuzasadnione stosowanie tego rodzaju znaków zakazu potęguje niekorzystne zjawisko konfliktu na linii agresywni kierowcy – rowerzyści. Szczególnie krzywdzący jest zakaz ruchu rowerów w okresie opadów śniegu, gołoledzi lub występowania zwalonych drzew lub prac budowlanych na drodze dla rowerów, kiedy droga dla rowerów jest nieprzejezdna, a mimo to rowerzyści nie mogą skorzystać z jezdni.</p> <p>Planowana droga dla rowerów przebiegać będzie przez szczególnie cenne tereny przyrodnicze o ponadnarodowym znaczeniu. Przedmiotowe konsultacje spotkały się z szerokim odzewem ze strony środowisk rowerowych w kraju i za granicą. Warto skorzystać z tego zainteresowania, bowiem praktycy z innych części kraju i Europy mogą nam dostarczyć pomysłów jak rozwijać infrastrukturę rowerową z uwzględnieniem potrzeb różnych użytkowników rowerów oraz z poszanowaniem idei ochrony przyrody.</p>
852	<p>Dzień dobry, w związku z konsultacjami społecznymi w sprawie "Opracowanie koncepcji wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka – Białowieża", przesyłam swoje uwagi:</p> <p>Nawiązując do programu wymagań projektowania infrastruktury rowerowej holenderskiej organizacji CROW [1], które stawiają te same wymagania, stwierdzam, że jedynymi wariantami spełniającymi te wymagania są warianty W2 i W3 i to one powinny zostać wybrane do realizacji.</p> <p>Wariant W5 nie spełnia w zasadzie żadnych tych warunków, natomiast wariant W1 (oraz jego podwarianty) nie spełniają warunku Atrakcyjności trasy, a niektóre podwarianty również warunku Bezpieczeństwa.</p> <p>Podsumowując: inwestor powinien powrócić do procedowania ww. trasy wg jednego z wariantów W2 lub W3.</p>
853	<p>Dzień dobry,</p> <p>w związku z moją pomyłką polegającą na złym odczytaniu kolorów na przygotowanej przez Państwa mapie proszę potraktować moją poprzednią wiadomość jako niebyłą. Jako wariant najlepszy, i jedyny, który powinien być dalej procedowany uważam wariant W5. Podtrzymuję uwagi dotyczące wariantu W1 (i jego podwariantów), ulokowanego wzdłuż drogi wojewódzkiej - nie spełnia on wszystkich wymogów projektowania infrastruktury rowerowej organizacji CROW i dlatego nie powinien zostać wybrany. Wszystkie te wymagania spełnia natomiast wariant W5 i wg mnie to on powinien zostać wybrany do realizacji.</p>
854	<p>Szanowni Państwo,</p> <p>W nawiązaniu do trwających konsultacji społecznych, w załączeniu przesyłam formularz z uwagami i wnioskami dotyczącymi koncepcji budowy drogi dla rowerów na odcinku Hajnówka - Białowieża. Uprzejmie proszę o potwierdzenie otrzymania niniejszej wiadomości oraz o odpowiedź na treść pisma.</p> <p>Ponadto, proponuję uspołnienie opisu sposobu przekazywania uwag na stronie internetowej oraz w formularzu. Opis (sekcja "informacje dodatkowe") w formularzu jest niezrozumiały.</p>

855	<p>Działając jako uczestnik ruchu drogowego oraz turysta rowerowy, po zapoznaniu się z przedstawionymi materiałami, zgłaszam poniższe uwagi do planowanych wariantów inwestycji:</p> <p>1. Wniosek o odrzucenie Wariantu 1A jako wariantu realizacyjnego Wnoszę o rezygnację z wyboru Wariantu 1A. Prowadzenie drogi rowerowej w odległości zaledwie ok. 3,00 m od krawędzi istniejącej jezdni znacząco obniża jej wartość rekreacyjną.</p> <p>Narażenie rowerzystów na ciągły hałas i emisję spalin ze strony drogi wojewódzkiej DW689 jest rozwiązaniem nieoptymalnym w kontekście turystyki na obszarach o wysokich walorach przyrodniczych. Wnoszę również o udostępnienie informacji: czy realizacja Wariantu 1A lub pokrewnych (np. W1A - V50) będzie wiązała się z koniecznością wycinki drzew, a jeśli tak, jaka jest szacowana skala tej ingerencji w pasie drogowym i na obrzeżach lasu.</p> <p>2. Wskazanie Wariantów W4 i W5 jako wariantów o wyższym potencjale oraz wniosek o uzupełnienie informacji.</p> <p>Jako rozwiązania korzystniejsze dla ruchu rowerowego wskazuję Wariant W4 (przebieg przez wsie Budy, Teremiski i Pogorzelce) oraz Wariant W5 (przebieg wzdłuż linii kolejowej nr 52). Warianty te separują ruch rowerowy od ruchu samochodowego, oferując wyższe bezpieczeństwo oraz lepsze wykorzystanie walorów przyrodniczych regionu. W przypadku Wariantu W4 pragnę dodatkowo podkreślić, że projektowana infrastruktura, poza realizacją celów turystycznych, będzie stanowić kluczowe wsparcie dla lokalnej społeczności w codziennym, zrównoważonym transporcie pomiędzy Białowieżą, Budami, Teremiskami, Pogorzalcami i Hajnówką. Jednocześnie wskazuję, że udostępniona dokumentacja jest niekompletna. W związku z tym wnoszę o odpowiedź na poniższe pytania:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ingerencja w tereny leśne: Czy realizacja Wariantów 4 i 5 będzie w pełni mieścić się w świetle istniejących dróg leśnych i infrastruktury kolejowej, czy też wymaga przeprowadzenia wycinki drzewostanu?• Rodzaj nawierzchni: Dokumentacja nie precyzuje technologii wykonania ścieżki. Z uwagi na lokalizację inwestycji w obrębie Puszczy Białowieskiej, wnioskuję o zaprojektowanie nawierzchni niebitumicznej, przepuszczalnej dla wody (np. stabilizowanych kruszyw naturalnych). Zastosowanie nawierzchni szczelnych (asfaltowych) w ekosystemie leśnym negatywnie wpływa na retencję wody i lokalny mikroklimat. <p>3. Wniosek o udostępnienie opinii Lasów Państwowych Zgodnie z udostępnionym opisem, warianty W2 i W3 zostały wykluczone z dalszych prac na podstawie opinii Nadleśnictwa Białowieża, Nadleśnictwa Hajnówka oraz Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Białymstoku. Jednocześnie Wariant 1A uzyskał status „rekomendowanego” przez te jednostki. Wnoszę o publiczne udostępnienie pełnej treści tych opinii wraz z ich uzasadnieniem. Znajomość argumentacji Lasów Państwowych jest niezbędna do rzetelnej oceny uwarunkowań środowiskowych przez stronę społeczną.</p> <p>4. Wniosek o udostępnienie wstępnych analiz środowiskowych (w tym danych do Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia) Biorąc pod uwagę fakt, iż na obecnym etapie wykluczono już niektóre warianty ze względów środowiskowych, wnoszę o udostępnienie materiałów i analiz przyrodniczych, które posłużyły do tej oceny. Wnoszę w szczególności o udostępnienie roboczej wersji Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia (KIP) lub dokumentów równoważnych, zawierających wstępny bilans wycinek, zapotrzebowanie na tereny leśne oraz ocenę wpływu na obszar Natura 2000 dla analizowanych wariantów. Udostępnienie tych podstawowych danych jest niezbędne do tego, aby strona społeczna mogła w pełni rzetelnie i merytorycznie ocenić zaproponowane rozwiązania.</p> <p>5. Wniosek o wydłużenie terminu konsultacji społecznych Biorąc pod uwagę brak w udostępnionej dokumentacji kluczowych informacji wymienionych w punktach 2, 3 i 4, wnoszę o uzupełnienie materiałów informacyjnych oraz wydłużenie terminu trwania konsultacji społecznych, określonego obecnie na 06.03.2026 r., o co najmniej 14 dni od daty publikacji brakujących danych.</p> <p>Zgodnie z ogłoszeniem, proszę o rzetelne przeanalizowanie moich wniosków jako uzasadnionych w aspekcie technicznym i środowiskowym. Jednocześnie wnoszę o pisemne ustosunkowanie się do wszystkich podniesionych przeze mnie w niniejszym piśmie pytań i wniosków oraz przesłanie odpowiedzi drogą elektroniczną na podany powyżej adres e-mail.</p>
-----	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------