



**TOWARZYSTWO PRZYRODNICZE „BOCIAN”
WILDLIFE SOCIETY „STORK”**

Organizacja Pożytku Publicznego
Członek Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody
Member of IUCN - The World Conservation Union

Siedlce 18.12.2008

TPB 37/2008

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział Warszawa
ul. Mińska 25
03 - 808 Warszawa**

Dotyczy konsultacji społecznych projektu budowy autostrady A2 na odcinku od węzła „Lubelska” do przejścia granicznego w Kukurykach (granica z Białorusią)

Szanowni Państwo!

Po zapoznaniu się z wszystkimi wariantami przebiegu autostrady **A2**, Towarzystwo Przyrodnicze „Bocian” rekomenduje do realizacji wariant **1b**, który naszym zdaniem najmniej negatywnie oddziałuje na środowisko przyrodnicze. Pragniemy podkreślić, że oprócz aspektów przyrodniczych na taką ocenę wpływają również uwarunkowania społeczno-ekonomiczne.

W przypadku zaakceptowania tego wariantu wymaga on jednak naszym zdaniem pewnych korekt.

Poniższe propozycje modyfikacji wariantu 1b mogą pomóc w minimalizacji jego wpływu na środowisko.

1. Doliny rzek (Kostrzyń, Muchawka, Krzna) należy przekraczać wysoką estakadą (prześwit minimum 6 m nad poziomem terenu) na całej szerokość doliny. Na całej długości estakad należy zastosować nieprzezroczyste ekrany akustyczne. Trasę przebiegu autostrady na odcinku (**536-541 km**) należy odsunąć od linii kolejowej Warszawa-Siedlce w kierunku południowym na odległość minimum 500 m. Pozostawienie obecnego przebiegu spowoduje wytworzenie szerokiej, praktycznie nieprzekraczalnej dla zwierząt bariery. Optymalne byłoby również przebudowanie (przedłużenie) mostu kolejowego znajdującego się na początku odcinka **537** na rzece Kostrzyń. W celu poprawienia warunków dla migracji zwierząt należy



**TOWARZYSTWO PRZYRODNICZE „BOCIAN”
WILDLIFE SOCIETY „STORK”**

Organizacja Pożytku Publicznego
Członek Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody
Member of IUCN - The World Conservation Union

- zaplanować nad linia kolejową Warszawa-Siedlce (na odcinku **538 km - 539 km**) dodatkowe przejście dla zwierząt dużych;
2. Trasę przebiegu autostrady na odcinku **557 km -558 km** – dolina Muchawki należy odsunąć od drogi międzynarodowej nr 2 w kierunku południowym. Pozostawienie obecnego przebiegu spowoduje wytworzenie szerokiej bariery dla zwierząt. Należy również rozważyć przebudowę mostu na drodze międzynarodowej nr 2 na estakadę.
 3. Na mniejszych ciekach i rowach należy zaplanować mosty (3-5 x szerokość koryta) a nie przepusty;
 4. Należy zaplanować znacznie większą liczbę przejść dla zwierząt, zwłaszcza małych (PZM). Ich dokładną lokalizację należy ustalić wspólnie z lokalnymi stowarzyszeniami przyrodniczymi, myśliwymi oraz ekspertami z Zakładu Badania Ssaków PAN po ostatecznym wyborze wariantu.
 5. Na odcinkach, na których autostrada przecina łąki lub inne obszary podmokłe oraz w sąsiedztwie stawów i innych zbiorników wodnych należy zaplanować odpowiednio gęstą sieć, (co 20-60 m) przejść dla płazów. Konieczne jest dokładne sprawdzenie ich lokalizacji w terenie wczesną wiosną (marzec-kwiecień).
 6. Na kolejnym etapie projektowania należy wykonać dokładną mapę (na podkładzie zdjęć satelitarnych) przebiegu autostrady na tle korytarzy ekologicznych, z zaznaczonymi przejściami dla zwierząt, ich konstrukcją i parametrami technicznymi.
 7. Należy odsunąć lokalizację, PPO na odcinku 642 km od doliny Krzny. Optymalne byłoby przeniesienie PPO na odcinek 643 km.

Wierzimy, że zaproponowane powyżej uwagi będą państwu pomocne i pomogą w wypracowaniu rozwiązania godzącego potrzeby rozwoju infrastruktury z ochroną przyrody.

Z poważaniem
Ireneusz Kaługa