



## OPINIA

### w sprawie konsekwencji przyrodniczych zamykania przejść dla zwierząt na drogach szybkiego ruchu

Po przeanalizowaniu założeń, efektów i skutków zamykania przejść dla zwierząt na drogach szybkiego ruchu, wykonywanych na podstawie przepisu art. 46 ust. 3 pkt. 8d ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o ochronie zdrowia zwierząt oraz zwalczaniu chorób zakaźnych zwierząt (Dz. U. z 2023 r. poz. 1075) w celu ograniczenia przemieszczania się dzików i rozprzestrzeniania ASF, **Komisja PROP ds. Ochrony Gatunków ocenia negatywnie wpływ takich ogrodzeń na faunę i rekomenduje pilne usunięcie dotychczasowych ogrodzeń blokujących przejścia dla zwierząt na drogach ekspresowych i autostradach, a także zaniechanie działań mających na celu ograniczenie ich przepustowości w przyszłości.**

Ponadto Komisja rekomenduje podjęcie inicjatywy legislacyjnej, polegającej na nowelizacji cytowanej wyżej ustawy, w celu usunięcia z niej zapisu dającego wojewodzie prawo nakazania zarządcom dróg blokowania przejść dla zwierząt (art. 46 ust. 3 pkt. 8d).

## UZASADNIENIE

Fragmentacja siedlisk to jedna z kluczowych przyczyn obecnego kryzysu różnorodności biologicznej, w tym lokalnego spadku liczebności i wymierania populacji dzikich zwierząt. Do fragmentacji prowadzi m.in. rozwój terenów zurbanizowanych i przemysłowych, infrastruktury liniowej, takiej jak drogi, w tym ekspresowe i autostrady<sup>1</sup> oraz linie kolejowe<sup>2</sup>. Infrastruktura drogowa ogranicza przemieszczanie się zwierząt zarówno poprzez ich śmiertelność w kolizjach z pojazdami<sup>3,4</sup>, stwarzającymi zarazem realne zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi<sup>5</sup>, ale również poprzez odstraszenie próbujących przejść osobników światłem i hałasem. Ponieważ drogi szybkiego ruchu są dodatkowo zabezpieczone przed wkraczaniem zwierząt na jezdnię za pomocą wysokich i wkopanych w grunt ogrodzeń, są one wyjątkowo

1 Lesbarrères D., Fahrig L. 2012. Measures to reduce population fragmentation by roads: what has worked and how do we know? *Trends in Ecology & Evolution* 27: 374-380, <https://doi.org/10.1016/j.tree.2012.01.015>.

2 Barrientos R., Borda-de-Água L. 2017. *Railways as Barriers for Wildlife: Current Knowledge*. W: Borda-de-Água L., Barrientos R., Beja P., Pereira H. (red.). *Railway Ecology*. Springer, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-319-57496-7\\_4](https://doi.org/10.1007/978-3-319-57496-7_4)

3 Moore L. J., Petrovan S. O., Bates A. J., Hicks H. L., Baker P. J., Perkins S. E., Yarnell R. W. 2023. Demographic effects of road mortality on mammalian populations: a systematic review. *Biological Review* 98: 1033-1050, <https://doi.org/10.1111/brv.12942>

4 Borowik T., Ratkiewicz M., Maślanko W., Kowalczyk R., Duda N., Żmihorski M. 2021. Temporal pattern of moose-vehicle collisions *Transp. Res. Part D: Transp. Environ.*, 92 (2021), 10.1016/j.trd.2021.102715

5 Abra F. D., Granziera B. M., Huijser M. P., Ferraz K. M. P. M. B., Haddad C. M., Paolino R. M. 2019. Pay or prevent? Human safety, costs to society and legal perspectives on animal-vehicle collisions in São Paulo state, Brazil. *PLoS One*. 14(4): e0215152. doi: 10.1371/journal.pone.0215152.

szczelnymi barierami<sup>6</sup>. Szczególnie narażone na negatywny wpływ dróg są zwierzęta o małych zagęszczeniach populacji i dużych areałach osobniczych, podejmujące dalekie wędrówki, takie jak duże ssaki<sup>7</sup>. Skutkuje to negatywnymi efektami genetycznymi w populacjach zwierząt – spadkiem różnorodności genetycznej i ograniczeniem bądź eliminacją wymiany genów między sąsiednimi populacjami<sup>8</sup>.

Jedynym skutecznym i efektywnym ekonomicznie sposobem ograniczania fragmentacji siedlisk przez nowoczesną infrastrukturę drogową jest budowa przejść dla zwierząt, przy czym dla dużych ssaków, zarówno drapieżnych, jak i kopytnych, najskuteczniejszymi formami takich przejść są szerokie przejścia górne i długie estakady, np. nad dolinami rzek<sup>9</sup>. Przejścia takie są intensywnie wykorzystywane przez duże ssaki, zarówno drapieżne, jak i kopytne<sup>10,11</sup>.

Sieć dróg szybkiego ruchu w Polsce liczy już blisko 4900 km. W latach 1996–2022 na odcinkach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) oraz na odcinkach koncesjonariuszy powstało 5008 przejść dla zwierząt. Zdecydowaną większość z nich stanowią przepusty dla płazów i małych zwierząt (3472 szt.), a pozostałe to przejścia dolne (1329 szt.) i górne dla dużych zwierząt (207 szt.). W 2023 r. w realizacji było kolejnych 335 przepustów, 246 przejść dolnych i 40 górnych<sup>12</sup>.

Wszystkie przejścia dla zwierząt przy drogach szybkiego ruchu w Polsce zostały zbudowane na mocy warunków określonych w decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU), a następnie w zezwoleniach na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Wydanie tych decyzji poprzedzały procedury oceny oddziaływania na środowisko, w ramach obu etapów postępowań przeprowadzono szerokie konsultacje społeczne z udziałem m.in. naukowców–specjalistów w dziedzinie ochrony łączności siedlisk przyrodniczych i gatunków, organizacji przyrodniczych, leśników i myśliwych.

Celem budowy przejść było ograniczenie negatywnego wpływu infrastruktury drogowej na środowisko przyrodnicze, w tym barierowego wpływu tych dróg na korytarze ekologiczne łączące obszary Natura 2000 i kluczowe siedliska fauny na wschodzie i zachodzie Polski<sup>13,14</sup>.

---

6 Jędrzejewski W., Nowak S., Kurek R., Mysłajek R. W., Stachura K. 2004. Zwierzęta a drogi. Metody ograniczania negatywnego wpływu dróg na populacje dzikich zwierząt. Wydanie I. Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk, Białowieża: 84 pp.

7 Quintana I., Cifuentes E. F., Dunnink J. A. i in. 2022. Severe conservation risks of roads on apex predators. *Scientific Reports* 12: 2902, <https://doi.org/10.1038/s41598-022-05294-9>.

8 Holderegger R., Di Giulio M. 2010. The genetic effects of roads: A review of empirical evidence. *Basic and Applied Ecology* 11: 522-531, <https://doi.org/10.1016/j.baae.2010.06.006>.

9 Denneboom D., Bar-Massada A., Shwartz A. 2021. Factors affecting usage of crossing structures by wildlife – A systematic review and meta-analysis. *Science of The Total Environment* 777: 146061, <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2021.146061>.

10 Mysłajek R. W., Olkowska E., Wronka-Tomulewicz M., Nowak S. 2020. Mammal use of wildlife crossing structures along a new motorway in an area recently recolonized by wolves. *European Journal of Wildlife Research* 66: 79.

11 Brennan L., Chow E., Lamb C. 2022. Wildlife overpass structure size, distribution, effectiveness, and adherence to expert design recommendations. *PeerJ* 10: e14371. doi: 10.7717/peerj.14371.

12 <https://www.gov.pl/web/gddkia/nasze-drogi-zapewniaja-rowniez-migracje-zwierzat>

13 Jędrzejewski W., Nowak S., Kurek R., Mysłajek R. W., Stachura K. 2004. Zwierzęta a drogi. Metody ograniczania negatywnego wpływu dróg na populacje dzikich zwierząt. Wydanie I. Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk, Białowieża: 84 pp.

14 Mysłajek R. W., Miłosz-Cielma M., Ławreszuk D., Jędrzejewski W., Nowak S., Kurek R. T. 2009. Projektowanie i budowa przejść dla zwierząt jako instrument ochrony łączności ekologicznej – zrealizowane i projektowane przejścia dla

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad uzyskała pozwolenia na budowę wszystkich odcinków dróg szybkiego ruchu pod warunkiem wybudowania, a następnie utrzymania funkcjonalności przejść dla zwierząt, wskazanych we wspomnianych decyzjach, których potrzeba budowy została potwierdzona w dwuetapowych procedurach OoŚ. Większość tych dróg, jak i przejścia dla zwierząt, została zbudowana w dużej części ze środków unijnych, a łączne koszty przejść dolnych i górnych dla średnich i dużych zwierząt to kilkanaście miliardów złotych (przyjmując za GDDKiA, że średni koszt górnego przejścia dla zwierząt wynosił 11,6 mln zł<sup>15</sup>, a przejścia dolnego 8-10 mln zł<sup>16</sup>).

GDDKiA, główny inwestor drogowy w Polsce, wydała na budowę przejść dla zwierząt, a więc utrzymywanie łączności ekologicznej kraju, 6,5% wszystkich nakładów na rozwój infrastruktury. W rozbudowę systemu przejść dla zwierząt zainwestowano więc ogromne środki, zarówno unijne jak i krajowych podatników, dzięki czemu dysponujemy prawdopodobnie najlepiej rozwiniętą w Europie siecią przejść dla zwierząt nad i pod drogami szybkiego ruchu. Jest to z pewnością dobra, długofalowa inwestycja, ponieważ monitoring tych przejść prowadzony przez GDDKiA oraz badania naukowe pokazują, że polskie przejścia dla zwierząt spełniają swoją funkcję i są regularnie pokonywane przez szerokie spektrum gatunków, w tym dzikie ssaki średniej wielkości<sup>17</sup>, duże zwierzęta kopytne<sup>18,19,20</sup>, w tym łosie *Alces alces*, oraz gatunki chronione, takie jak wilki *Canis lupus*<sup>21</sup> i rysie *Lynx lynx*<sup>22</sup>. Umożliwiają one również dyspersję dużych drapieżników i rekolonizację obszarów, gdzie zostały wcześniej wytępione w naszym kraju, jak w przypadku wilków<sup>23</sup>. Badania telemetryczne prowadzone w Polsce na dużych drapieżnikach potwierdzają wykorzystanie przejść dla zwierząt wzdłuż dróg szybkiego ruchu zarówno przez wilki z lokalnych grup rodzinnych, jak i wilki oraz rysie podejmujące długodystansowe dyspersje (Nowak i Mysłajek, niepubl.). Pozwalają też wilkom rekolonizować inne kraje Europy<sup>24</sup>, a niedźwiedziom brunatnym *Ursus arctos* użytkować obszary transgraniczne<sup>25</sup>. Dostępność przejść dla zwierząt w naszym kraju należy więc uznać także za element łągodzenia oddziaływań

---

zwierząt w Polsce. W: Jędrzejewski W., Ławreszuk D. (red.). Ochrona łączności ekologicznej w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża: 191–195.

15 <https://www.gov.pl/web/gddkia/nasze-drogi-zapewniaja-rowniez-migracje-zwierzat>

16 <https://inzynierbudownictwa.pl/o-kosztach-budowy-drog-w-polsce/>

17 Ważna A., Kaźmierczak A., Cichocki J., Bojarski J., Gabryś G. 2020. Use of underpasses by animals on a fenced expressway in a suburban area in western Poland. *Nature Conservation* 39: 1–18 (2020), doi:

0.3897/natureconservation.39.33967

18 <https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/pl/3209/Monitoring-przejsc-dla-zwierzat>

19 <https://www.gov.pl/web/gddkia-rzeszow/monitoring-przejsc-dla-zwierzat>

20 Mysłajek R.W., Nowak S., Kurek K., Tołkacz K., Gewartowska O. 2016. Utilisation of a wide underpass by mammals on an expressway in the Western Carpathians, S Poland. *Folia Zoologica* 65: 225–232.

21 Mysłajek R.W., Olkowska E., Wronka-Tomulewicz M., Nowak S. 2020. Mammal use of wildlife crossing structures along a new motorway in an area recently recolonized by wolves. *European Journal of Wildlife Research* 66: 79.

22 <https://www.gov.pl/web/gddkia-olsztyn/przejscia-dla-zwierzat-na-s61-spelniaja-swoja-funkcje>

23 Nowak S., Mysłajek R.W. 2016. Wolf recovery and population dynamics in Western Poland, 2001-2012. *Mammal Research* 61: 83–98.

24 Andersen LW, Harms V, Caniglia R, Czarnomska SD, Fabbri E, Jędrzejewska B, Kluth G, Madsen AB, Nowak C, Pertoldi C, Randi E, Reinhardt I, Stronen AV (2015) Long-distance dispersal of a wolf, *Canis lupus*, in northwestern Europe. *Mammal Res* 60: 163–168

25 Bartoń, K. A., Zwijacz-Kozica, T., Zięba, F., Sergiel, A., & Selva, N. (2019). Bears without borders: Long-distance movement in human-dominated landscapes. *Global Ecology and Conservation*, 17, e00541.

<https://doi.org/10.1016/j.gecco.2019.e00541>

transgranicznych na etapie eksploatacji inwestycji drogowych, dzięki czemu Polska wywiązuje się w tym zakresie ze zobowiązań podjętych w związku z implementacją Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, w której Załączniku II umieszczono wszystkie trzy gatunki dużych ssaków drapieżnych Europy Środkowej.

Również żubr *Bison bonasus* zdolny jest do przemieszczeń na dystanse do 700 km<sup>26</sup>. Stwarza to możliwość spontanicznej rekolonizacji nowych obszarów przez ten flagowy gatunek, którego ocalenie stanowi prawdopodobnie najbardziej rozpoznawalne osiągnięcie polskiej ochrony przyrody.

Prowadzone od początku 2018 r. działania polegające na zagradzaniu przejść dla zwierząt na drogach szybkiego ruchu, mające na celu zahamowanie rozprzestrzeniania się wirusa afrykańskiego pomoru świń (ASF), są ukierunkowane na powstrzymanie dyspersji dzików *Sus scrofa*. W okresie 2018–2020 zablokowano przejścia wzdłuż A2 od granicy polsko-niemieckiej aż do Warszawy, wzdłuż A1 od skrzyżowania z A2 aż do Gdańska, A4 od granicy polsko-niemieckiej aż do Katowic, wzdłuż drogi ekspresowej S5 od skrzyżowania z A2 do Wrocławia, wzdłuż drogi ekspresowej S3 od skrzyżowania z A2 do skrzyżowania z A4. W sumie zablokowano przejścia na około 1400 km dróg szybkiego ruchu. W kolejnych latach przejścia dla zwierząt zostały zamknięte na drodze ekspresowej S7 pomiędzy Elblągiem i Mławą, oraz A4 pomiędzy Tarnowem i Dębicą oraz Rzeszowem i Jarosławiem, a także na innych drogach<sup>27</sup>.

Na początku ogrodzenia z siatki na przejściach miały maksymalną wysokość 1,5 m i zdaniem GDDKiA – umożliwiały migrację pozostałych zwierząt, ponieważ instalowano specjalne przełazy, które miały konstrukcję składającą się z dwóch ukośnych kładek o nachyleniu 45 stopni, stykających się na szczycie ogrodzenia. Jednak ostatecznie wysokość siatki zwiększono do 2 m. Tak wysokie ogrodzenia, jeśli są szczelne, całkowicie blokują przemieszczanie się średnich i dużych zwierząt naziemnych. GDDKiA została zobowiązana do regularnych inspekcji i naprawy ogrodzeń niszczonej głównie przez ludzi<sup>28</sup>. Wyrwykowe kontrole zablokowanych przejść (np. na A4 Zgorzelec – Krzyżowa, lub na S7 Mława-Elbląg), wykazały, że część z nich (szczególnie tzw. przejścia zintegrowane) nie jest szczelna z uwagi na otwarte bramki wjazdowe na przechodzących przez nie drogach leśnych oraz lokalnych (Nowak i Mysłajek, niepubl.). Ponadto, z przyczyn praktycznych, nie zostały zablokowane przepusty dla utwardzonych dróg lokalnych pod drogami szybkiego ruchu, a także koryta przepływających pod nimi cieków. W efekcie przeprowadzone grodzenie przejść blokuje przemieszczanie się gatunków bardziej płochliwych, jednak z całą pewnością nie blokuje przemieszczania się dzików, które należą do zwierząt o ogromnych możliwościach adaptacyjnych. Dzikie szybko uczą się, jak wykorzystywać utwardzone, a nawet asfaltowe

---

26 Krasieńska M., Krasieński Z. 2004. Żubr. Monografia przyrodnicza. Studio Fotografii Przyrodniczej „Hajstra”. Warszawa – Białowieża, 312 pp.

27 <https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/pl/a/36458/Zakonczyliśmy-wygradzanie-przejsc-dla-zwierzat>

28 <https://www.gov.pl/web/gddkia/nie-niszcz-wygradzen-w-przejsciach-dla-zwierzat>

drogi do przemieszczania się, a także jak pokonywać różnorodne, budowane przez ludzi przeszkody. Świadczą o tym populacje dzików żyjących w dużych miastach<sup>29</sup>.

Badania nad rozprzestrzenianiem się ASF w Polsce latach 2014–2016 z użyciem modelowania matematycznego wskazują, że jest bardzo mało prawdopodobne, by dziki były odpowiedzialne za rozprzestrzenianie się ASF na duży, większy niż 30 km dystans<sup>30</sup>. Notowano wprawdzie pojedyncze przypadki długodystansowych dyspersji dzików (307 km)<sup>31</sup>, jednak dotyczyło to osobników zdrowych. ASF jest chorobą, która rozwija się gwałtownie i w ciągu około 10-14 dni doprowadza do śmierci zarażonego dzika, a już po kilku dniach znacząco ogranicza jego mobilność<sup>32</sup>. Wskazuje to na istnienie innych czynników, przede wszystkim antropogenicznych, odpowiedzialnych za przeniesienie wirusa na duże odległości. Prowadzona od początku w 2018 r. przez GDDKiA blokada przejść dla zwierząt na autostradzie A1 miała na celu zatrzymanie dyspersji dzików ze wschodu, gdzie występował ASF, na zachód kraju, gdzie go wówczas nie było. Pierwszy przypadek ASF u dzików na zachodzie kraju stwierdzono w listopadzie 2019 r. w okolicach Zielonej Góry (miejscowość Tarnów Jezierny), w odległości około 260 km od A1, podczas gdy pod koniec 2019 r. najbliższe autostrady A1 ognisko ASF u dzików notowano na północ od Mszczonowa, czyli około 70 km na wschód od tej drogi. Ponad trzystukilometrowa odległość od najbliższych ognisk ASF u dzików we wschodniej Polsce wskazywała na to, że wirus ASF został przeniesiony do zachodniej Polski przez człowieka, podobnie jak to się działo w latach wcześniejszych na wschodzie kraju<sup>33</sup>. Potwierdza to tezę, iż głównym, długodystansowym wektorem przenoszącym wirusa ASF są jednak ludzie, a blokowanie przejść na drogach szybkiego ruchu nie jest w stanie powstrzymać jego ekspansji na duże odległości.

Zainstalowane ogrodzenia w różnym stopniu ograniczają możliwości korzystania z przejść niemal wszystkich dużych i średnich ssaków – czy to tworząc dodatkowe, fizyczne bariery, czy też poprzez odstraszenie. Najbardziej utrudnione jest korzystanie z przejść przez osobniki odbywające długodystansową dyspersję, ponieważ – przybywając z innych regionów – nie wiedzą, jak przekroczyć daną barierę drogową, gdzie szukać przejść i jak pokonać strach przed ich wykorzystaniem. Tymczasem wkład tych właśnie osobników w wymianę genów między odległymi populacjami jest najcenniejszy. Jak wskazują wyniki monitoringu przejść dla zwierząt prowadzonych przez GDDKiA oraz inne podmioty z okresu przed ich

---

29 Podgórski T, Baś G, Jędrzejewska B, Sönnichsen L, Śnieżko S, Jędrzejewski W, Okarma H. Spatiotemporal behavioral plasticity of wild boar (*Sus scrofa*) under contrasting conditions of human pressure: primeval forest and metropolitan area. *J Mammal*. 2013. <https://doi.org/10.1644/12-MAMM-A-038.1>.

30 Taylor R.A., Podgórski T., Simons R.R.L., Ip S., Gale P., Kelly L.A., Snary E.L. 2020. Predicting spread and effective control measures for African swine fever—Should we blame the boars? <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/tbed.13690>

31 Popczyk, B.; Klich, D.; Nasiadka, P.; Nieszafa, A.; Gadkowski, K.; Sobczuk, M.; Balcerak, M.; Kociuba, P.; Olech, W.; Purski, L. Over 300 km Dispersion of Wild Boar during Hot Summer, from Central Poland to Ukraine. *Animals* 2024, 14, 170. <https://doi.org/10.3390/ani14010170>

32 Rodríguez-Bertos, A.; Cadenas-Fernández, E.; Rebollada-Merino, A.; Porras-González, N.; Mayoral-Alegre, F.J.; Barreno, L.; Kosowska, A.; Tomé-Sánchez, I.; Barasona, J.A.; Sánchez-Vizcaíno, J.M. Clinical Course and Gross Pathological Findings in Wild Boar Infected with a Highly Virulent Strain of African Swine Fever Virus Genotype II. *Pathogens* 2020, 9, 688. <https://doi.org/10.3390/pathogens9090688>

33 Pejsak Z., Woźniakowski G. Afrykański pomór świń w Polsce w latach 2014–2021 – dlaczego nie dajemy sobie rady? (2021). *Życie Wet.* 2021, 96, 241-246.

zagrodzeniem<sup>34,35</sup>, zwierzęta z lokalnych populacji uczą się dość szybko korzystać z funkcjonujących przejść na drogach szybkiego ruchu. Pozbawienie ich tej możliwości, poprzez zagrodzenie przejść, skutkuje szukaniem możliwości przekroczenia tych dróg w innych miejscach, na przykład tam, gdzie pojawiają się luki lub uszkodzenia w ogrodzeniach jezdni. Jak się dzieje np. na drogach ekspresowych S3, S7 i S8, co stwarza realne zagrożenie wzrostem kolizji z pojazdami. Potwierdzeniem są też przypadki potrażeń przez samochody wilków i innych dużych zwierząt (np., łosi) na południe od Torunia na drodze DK 91 równoległej do A1, spowodowane nieudanymi próbami wykorzystania zablokowanych przejść i powrotami zdezorientowanych zwierząt na ruchliwą równoległą jezdnię drogi krajowej<sup>36,37</sup>.

Reasumując, dalsze blokowanie przejść dla zwierząt przy drogach szybkiego ruchu doprowadzi do:

- 1) długotrwałej eksploatacji odcinków dróg szybkiego ruchu niespełniających warunków technicznych w zakresie minimalizacji ich wpływu na środowisko, określonych w decyzjach administracyjnych (DŚU, ZRID) i powodujących przez to znaczące oddziaływania barierowe z licznymi konsekwencjami dla gatunków i ich siedlisk oraz sieci obszarów chronionych – drogi bez funkcjonalnych przejść nie uzyskałyby decyzji zezwalających na ich realizację;
- 2) marnotrawstwa efektywnie wydanych, znaczących środków unijnych i budżetowych na budowę przejść, co może spowodować konsekwencje prawne i finansowe wobec Polski ze strony Komisji Europejskiej;
- 3) utraty przez Polskę zdolności do wypełniania zobowiązań wynikających z implementacji Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory oraz możliwości minimalizowania oddziaływań transgranicznych krajowych inwestycji drogowych.
- 4) zmarnowania wieloletniego dorobku w implementacji dobrych praktyk w zakresie minimalizowania konfliktów między rozwojem infrastruktury drogowej, a ochroną średnich i dużych ssaków oraz łączności ekologicznej, który to dorobek stanowi wartościowy przykład Polski dla innych krajów europejskich;
- 5) istotnego ograniczenia funkcjonalności korytarzy ekologicznych łączących obszary Natura 2000, inne obszary chronione i cenne siedliska fauny, na których przebiegu lokalizowane były obecnie zablokowane przejścia;
- 6) istotnego spadku wymiany genów między populacjami dużych i średnich ssaków w obszarach podzielonych drogami, a w konsekwencji spadku różnorodności

---

34 Mysłajek R.W., Olkowska E., Wronka-Tomulewicz M., Nowak S. 2020. Mammal use of wildlife crossing structures along a new motorway in an area recently recolonized by wolves. *European Journal of Wildlife Research* 66: 79.

35 Mysłajek R.W., Nowak S., Kurek K., Tołkacz K., Gewartowska O. 2016. Utilisation of a wide underpass by mammals on an expressway in the Western Carpathians, S Poland. *Folia Zoologica* 65: 225–232.

<sup>36</sup> <https://torun.naszemiasto.pl/uratowali-wilka-pod-ciechocinkiem-potracone-zwierze/ar/c8-4400138>

<sup>37</sup> [https://ddtorun.pl/pl/15\\_fotorelacje/475\\_na-sygnale/10817\\_los-wpadl-prosto-pod-kola-osobowki-zwierze-zmarlo.html](https://ddtorun.pl/pl/15_fotorelacje/475_na-sygnale/10817_los-wpadl-prosto-pod-kola-osobowki-zwierze-zmarlo.html)

genetycznej w tych populacjach, co powoduje wzrost ryzyka chowu wsobnego, przynajmniej w odniesieniu do gatunków o małych zagęszczeniach;

- 7) wzrostu liczby kolizji dużych zwierząt z pojazdami, w tym poważnych wypadków, których konsekwencją są ofiary śmiertelne wśród kierowców i pasażerów – w efekcie zarządcy dróg nie spełnią ustawowego obowiązku zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom ruchu;
- 8) skumulowanego oddziaływania groźnych na przejściach dla zwierząt z innymi barierami antropogenicznymi w otoczeniu nowych dróg, w szczególności z gwałtownym rozwojem zabudowy mieszkalnej i stref przemysłowo-magazynowych – oddziaływań takich nie uwzględniano w procedurach OOS przed wydaniem decyzji, oceniając ich wpływ na środowisko.

W świetle powyższych faktów, biorąc pod uwagę to, iż w obecnej sytuacji w Polsce zasięg występowania ASF nie jest skutecznie ograniczany przez blokowanie przejść, sformułowane na wstępie rekomendacje są w pełni uzasadnione, a ich pilna realizacja leży w interesie środowiska naturalnego i bezpieczeństwa publicznego, usunie stan naruszenia prawa oraz zapobiegnie wydatkowaniu znacznych środków publicznych na nieefektywne działania.

dr hab. Sabina Pierużek-Nowak, prof. UW  
przewodnicząca KOG PROP  
[podpisano elektronicznie]

Otrzymują:

- Ministerstwo Klimatu i Środowiska
- Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi
- Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
- Członkowie PROP
- a/a