

# Rada kontra "modernizacja"

Do marcowego numeru DŻ dołączyliśmy apel w sprawie pomysłu przecięcia Biebrzańskiego Parku Narodowego drogą ekspresową Via Baltica. Nasze obawy wynikały z wiadomości, jakie otrzymaliśmy od lokalnych działaczy Pracowni z tamtego terenu. Na początku marca poinformowali nas oni, że Ministerstwo Transportu zaproponowało wyłączenie z terenu parku obszaru potrzebnego do budowy planowanej drogi. Dzisiaj o całej sprawie możemy napisać więcej - także w nieco bardziej optymistycznym tonie.

Problem zaczął się w momencie, gdy Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Jerzy Widzyk w liście z dnia 07.02.2001 r. zwrócił się do Ministra Środowiska Antoniego Tokarczuka z prośbą o - cytuję - „*podjęcie działań w kierunku stworzenia możliwości prawnych do pozyskania na obszarze Biebrzańskiego Parku Narodowego terenu pod modernizację drogi krajowej Nr 8 (dawna Nr 19) w tym pod budowę nowej przeprawy mostowej na rzece Biebrzy*”. Minister Widzyk argumentował tę potrzebę w stylu znanym dobrze z wystąpień technokratów: drogę należy zmodernizować, a innej możliwości niż poprowadzenie jej przez teren parku po prostu nie ma, w dodatku zaś inwestycja jest konieczna, bo takie są wymogi zobowiązań międzynarodowych. Lokalizacji na terenie parku dwóch pasm drogi miały towarzyszyć także nowe inwestycje elektroenergetyczne - łącznie z parku wyłączyć z tego powodu chciał Widzyk ponad 7,5 hektara, w gminach Sztabin i Suchowola, Minister Widzyk pragnął przy jednym ogniu upiec dwie pieczenie: nie wystarczyło mu planowane zniszczenie części parku narodowego, lecz chciał - jak przystało na (nad)gorliwego urzędnika przeforsować zmiany w ustawie o ochronie przyrody tak, by podobne lokalizacje inwestycji transportowych w przyszłości automatycznie mogły przebiegać przez tereny chronione. W liście do ministra Tokarczuka pisał: „*.../ biorąc pod uwagę analogiczne sytuacje, jakie mogą wynikać z przebiegu dróg krajowych i ważnych krajowych elementów infrastruktury technicznej w innych parkach narodowych, proponuję rozważenie zmiany art. 36 ust. 1 z dnia 16 października 1991 r. o ochronie przyrody poprzez wyłączenie z zakazów na zasadzie wyjątku modernizacji istniejących dróg krajowych oraz krajowych urządzeń infrastruktury technicznej*” [podkreślenie - R.O.]. Nietrudno zgadnąć co miałyby to oznaczać w praktyce: lekceważenie wymogów ochrony przyrody i dalszą presję technokratycznotransportowego lobby na cenne obszary.

Minister Tokarczuk nadał jak się to mawiało za „komuny” - sprawie bieg i przesłał propozycje Widzyka do zaopiniowania dyrekcji BPN i jego Radzie Naukowej. Na szczęście te osoby i gremia - być może na skutek wielu listów protestacyjnych przesłanych przez członków i sympatyków Pracowni na adres Parku zajęły stanowisko negatywne wobec „modernizacyjnych” pomysłów ministra transportu. Najpierw przeciwko takim planom wystąpiła Rada Naukowa BPN, która w sygnowanym przez swego przewodniczącego prof. dr. hab. Andrzeja Dyrca liście z dnia 07.04.2001 r. przesłanym na ręce ministra Tokarczuka stwierdziła: „*Rada Naukowa Biebrzańskiego Parku Narodowego wyraża sprzeciw wobec projektu wyłączenia z BPN części jego obszaru i planu rozbudowy drogi krajowej nr 8, przecinającej obszar parku i włączenia jej do paneuropejskiego korytarza drogowego „Via Baltica*”. Rada twierdziła w swoim piśmie, iż zaniepokojona jest zamiarami skierowanymi na teren parku ogromnego ruchu międzynarodowego, gdyż niesłoby to ze sobą zagrożenia w postaci: 1. rozdzielenia parku na dwie części (fragmentacja obszaru cennego przyrodniczo), 2. odcięcia BPN od położonych na wschód od jego terenu obszarów przyrodniczych, co zakłóciłoby procesy migracyjne zwierząt (tymczasem takie zwierzęta, jak łoś, jeleni i wilk mają swoje siedliska w obrębie zarówno parku, jak i terenów z nim sąsiadujących), 3. zwiększenia ryzyka potencjalnej katastrofy ekologicznej spowodowanej ew. wypadkiem drogowym z udziałem pojazdów przewożących substancje chemiczne, oraz 4. wzrostu zanieczyszczenia powietrza, gleb i natężenia poziomu hałasu. Rada BPN zaproponowała też alternatywną lokalizację Via Baltiki, wzdłuż drogi biegnącej przez Augustów,

Grajewo i Ostrołękę.

W podobnym duchu wypowiedział się także p.o. dyrektora BPN Andrzej Grygoruk, który w piśmie z dnia 17.04.2001 r. skierowanym do Krajowego Zarządu Parków Narodowych stwierdził: „/.../ wnoszę o nie przecinanie Biebrzańskiego Parku Narodowego drogą ekspresową „Via Baltica”. Żadne argumenty za budową tej drogi nie mogą doprowadzić do rezygnacji z wymogu ochrony, nawet po wyłączeniu wskazywanego terenu z obszaru Parku./.../ wnioskuję o przyjęcie korzystniejszego z punktu widzenia ochrony całości bogactw przyrodniczych północno-wschodniej Polski rozwiązania alternatywnego, poprowadzenia „Via Baltica” wzdłuż drogi biegnącej przez Augustów-Grajewo-Łomżę, omijając w całości Biebrzański Park Narodowy i inne obszary chronione w województwie podlaskim”. Grygoruk zwrócił też uwagę na konieczność zasięgnięcia opinii u Państwowej Rady Ochrony Przyrody.

Na razie więc zamiary Jerzego Widzyka i jego kolegów zostały zastopowane dzięki odpowiedzialnej postawie przyrodników. Pozostaje jednak pytanie na jak długo starczy im determinacji, by przeciwstawiać się zakusom tego rodzaju, bo to, że będą one się powtarzały nie ulega wątpliwości. Wszak tyle jeszcze u nas jest do „zmodernizowania”, cokolwiek by to miało znaczyć, Teraz kolei na ruch ministra Widzyka - będziemy śledzić z uwagą rozwój sytuacji i na bieżąco informować o przebiegu wydarzeń.

**Remigiusz Okraska**