

Via Baltica - spór trwa

Wielokrotnie już pisaliśmy o drodze ekspresowej Via Baltica. Będzie ona miała bardzo negatywny wpływ na przyrodę Podlasia.

Proponowane są dwa jej warianty: łomżyński i białostocki. Ten drugi przebieg trasy o wiele bardziej zagraża cennym przyrodniczo terenom (przecie m.in. Biebrzański Park Narodowy, Park Krajobrazowy Puszczy Knyszyńskiej, Puszcze Augustowską i dolinę Narwi) i korytarzom migracyjnym zwierząt niż ten pierwszy, ale za to ma poparcie władz wojewódzkich i państwowych.



W ostatnim czasie wydarzyło się sporo nowych rzeczy w tej sprawie. Kilka razy obradowała nad problemem Via Baltiki Krajowa Komisja ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko. Stwierdziła ona 4 marca br. m.in., że „Niezbędne jest rozdzielenie kwestii przebiegu drogi ekspresowej S-8 o znaczeniu międzynarodowym od modernizacji drogi w okolicach Sztabina oraz przejścia jej przez Biebrzański PN...”, zaznaczyła także potrzebę przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, przedstawiającej przebieg drogi w różnych wariantach. Pod koniec kwietnia br. na temat Via Baltiki wypowiedziała się też Parlamentarna Komisja Wspólna Rzeczypospolitej Polskiej i Unii Europejskiej, która stwierdziła: „Inwestycje związane z budową Via Baltica powinny być w pełni zgodne z wymogami dyrektyw UE w sprawie ochrony środowiska, co dotyczy w szczególności konieczności wykonania pełnej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko”. Podkreśliła również, że fundusze unijne mogą być przeznaczone na wsparcie wyłącznie takich przedsięwzięć związanych z rozwojem infrastruktury, które są zgodne z unijnym prawem środowiskowym. Obecny na spotkaniu Komisji Dyrektor Generalny Komisji Europejskiej Eneko Landaburu Illarramendi powiedział, że Polska może liczyć na współfinansowanie drogi ekspresowej Via Baltica jedynie wówczas, gdy decyzja dotycząca jej przebiegu będzie się opierać na wynikach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Jest to o tyle istotne, że wcześniej polscy decydenci konsekwentnie lekceważyli postulaty ekologów, dotyczące opracowania ocen oddziaływania na środowisko obu wariantów przebiegu trasy i wyboru mniej szkodliwego dla przyrody.

Następnie w dniach 11 i 12 kwietnia Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zorganizowała spotkanie informacyjne na temat przebiegu drogi ekspresowej Via Baltica. Zaproszono na nie władze samorządowe, dyrektorów zainteresowanych parków narodowych i krajobrazowych, przedstawicieli nauki oraz kilkunastu organizacji ekologicznych. W spotkaniu wzięli też udział Główny Konserwator Przyrody prof. Ewa Symonides, Wojewoda Podlaski Marek Strzaliński i przedstawiciel Marszałka Województwa Podlaskiego Karol Tylenda. Pierwszego dnia uczestnicy zapoznali się z sytuacją na trasie S-8, a także na fragmencie drogi nr 61. Odbłyły się też spotkania z przedstawicielami samorządów i lokalnych społeczności mieszkających wzdłuż trasy S-8. Drugi dzień spotkania poświęcony był prezentacji stanowisk zainteresowanych stron. Podczas dyskusji po raz kolejny okazało się, że z Głównym Konserwatorem Przyrody prof. Ewą Symonides nie da się porozumieć, że łatwiej o zrozumienie naszych argumentów ze strony przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad niż przez osobę zajmującą się z ramienia państwa ochroną przyrody.

Na zakończenie spotkania przygotowano protokół zgodności i rozbieżności, w którym stwierdzono m.in., że „Istnieje potrzeba przeprowadzenia procesu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko I pan-europejskiego korytarza transportowego nazywanego Via Baltica (w granicach Polski)”.

Uczestnicy spotkania mają odmienne zdania w następujących kwestiach:

1. Przebieg drogi Via Baltica (wariant „łomżyński”, wariant „białostocki”, wariant „ostrołęcki”).
2. Wielkość i rodzaj działań minimalizujących i kompensujących straty środowiskowe.
3. Organizacje pozarządowe uważają, że istnieją istotne rozbieżności w sposobie realizacji zapisów prawa Unii Europejskiej w ochronie środowiska, a w szczególności dyrektywy 92/43/EEC, 79/109/EEC, 97/11/EC, 2001/42/EC oraz 90/913/EEC.
4. Organizacje pozarządowe uważają, że istotą zrównoważonego rozwoju jest równorzędne traktowanie sfery ochrony środowiska i sfery rozwoju gospodarczego.

Kolejną grupą zajmującą się Via Baltiką był zespół ds. przeanalizowania przebiegu drogi ekspresowej S-8. Zespół ten spotkał się dwa razy, 25 czerwca i 25 lipca br., i analizował dwa warianty przebiegu drogi S-8. Ostatecznie na drugim posiedzeniu ustalił, że „droga ekspresowa S-8 przebiegać powinna po trasie: Warszawa – Ostrów Mazowiecka – Zambrów – Choroszcz – Knyszyn – Korycin – Augustów – Suwałki – Budzisko (granica państwa)”. W tej opinii uwzględniono częściowo postulaty wyrażane przez organizacje ekologiczne i zespół zaproponował poprowadzenie drogi S-8 tzw. obwodnicą Parku Krajobrazowego Puszczy Knyszyńskiej, po trasie: Choroszcze – Knyszyn – Korycin, aby uniknąć kolizji z cennym przyrodniczo obszarem. W sprawozdaniu z posiedzeń Zespołu można przeczytać, że Ministerstwo Infrastruktury podjęło się zlecenia wykonania oceny strategicznej możliwych wariantów przebiegu drogi S-8 i że ta ocena stanie się podstawą do ewentualnego wniosku o zmianę rozporządzenia w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, polegającą na wprowadzeniu najlepszego wariantu przebiegu drogi S-8.



Fot. Krzysztof Mazurkiewicz

Ostatnie jak na razie spotkanie w sprawie Via Baltiki odbyło się 7 sierpnia br., kiedy to w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie spotkali się przedstawiciele organizacji ekologicznych i instytucji naukowych z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Środowiska i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. W spotkaniu uczestniczyli m.in. podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Dariusz Skowroński (nowy dyrektor GDDKiA, a także pełnomocnik Rządu ds. budowy dróg krajowych i autostrad), sekretarz stanu w Ministerstwie Środowiska Krzysztof Szamałek oraz zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Zbigniew Kotlarek. Dyrektor Skowroński poinformował wszystkich zgromadzonych, że przebieg drogi ekspresowej Via Baltica nie jest przesądzony i zapewnił, że podstawą do podjęcia decyzji o przebiegu tej trasy będzie strategiczna ocena oddziaływania na środowisko. Przetarg na przeprowadzenie tej oceny zostanie wkrótce ogłoszony przez GDDKiA.

Na razie nie pozostaje nam nic innego jak stale monitorować sprawę przebiegu procesu powstawania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Miejmy nadzieję, że ten OOŚ wykaże, iż lepszym wariantem Via Baltiki jest ten mniej szkodzący przyrodzie, czyli wariant łomżyński. Jednak z przyrodniczego punktu widzenia będzie to tylko mniejsze zło.

