

W obronie doliny Rospudy

Państwowa Rada Ochrony Przyrody, której od stycznia br. przewodniczy prof. Joanna Gliwicz, opowiedziała się przeciw zniszczeniu Doliny Rospudy (i kilku innych cennych obszarów) przez drogę szybkiego ruchu Via Baltica, o którą to sprawę toczy się od kilku lat walka ekologów z lobby drogowym. Z powodu znaczenia sprawy prezentujemy stanowisko jednej z komisji PROP w całości:

STANOWISKO KOMISJI ds. OCHRONY MOKRADEŁ, OBSZARÓW SŁODKOWODNYCH I MORSKICH PAŃSTWOWEJ RADY OCHRONY PRZYRODY W SPRAWIE DROGI TRANSEUROPEJSKIEJ "VIA BALTICA"

Komisja ds. Ochrony Mokradeł, Obszarów Słodkowodnych i Morskich działając z upoważnienia Przewodniczącej PROP rozpatrzyła sprawę trasy Via Baltica i związanej z nią obwodnicy drogowej Augustowa w związku z pismami, które wpłynęły w tej sprawie do Rady od pozarządowych organizacji ekologicznych. W wyniku analizy dostępnych materiałów i dyskusji z udziałem zainteresowanych stron przedkładamy w tej sprawie następujące stanowisko.

Sprawa planowanej trasy komunikacyjnej Via Baltica ma ogromne znaczenie dla środowiska przyrodniczego kraju zważywszy, że północno-wschodnia Polska jest regionem niżowym o najwyższych walorach przyrodniczych, daleko wykraczających poza skalę krajową, ze względu na obecność wielkich kompleksów puszczańskich i bagiennych: Puszczy Knyszyńskiej i Augustowskiej oraz dolin Biebrzy i Rospudy. Wszystkie te obszary znajdują się na liście proponowanych ostoi NATURA 2000, przy czym dolina Biebrzy kandyduje do listy Światowego Dziedzictwa Ludzkości i znajduje się na liście Konwencji RAMSAR.

W ujęciu bardziej szczegółowym, o paneuropejskiej wartości tych obszarów świadczą m.in.:

- obecność w **dolinie Rospudy** torfowisk, których stan naturalności jest unikatowy w skali kraju. Na obszarze tym obficie występują gatunki roślin uwzględnione w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej UE (szczególnie licznie: skalnica torfowiskowa *Saxifraga hirculus* i storczyk lipiennik *Loesela Liparis loeselii*); a prawie cały ten obszar tworzą siedliska priorytetowe z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej;
- lęgowiska ponad 40 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej i 13 gatunków ptaków z Polskiej Czerwonej Księgi w **Puszczy Augustowskiej**;
- gniazdowanie w dolinie Biebrzy co najmniej 36 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 18 gatunków ptaków z Polskiej Czerwonej Księgi, występowanie 13 typów siedlisk z Załącznika I i 6 gatunków ssaków z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej;
- lęgi 37 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, a także 9 gatunków ptaków z Polskiej Czerwonej Księgi w **Puszczy Knyszyńskiej**.

Fakty te każą patrzeć na kwestię trasy Via Baltica jako problem mający znaczenie dla wizerunku skuteczności ochrony przyrody w Polsce w skali co najmniej europejskiej.

Poprowadzenie trasy szybkiego ruchu przez północno-wschodnią Polskę niewątpliwie będzie miało niekorzystny wpływ na jej środowisko przyrodnicze. Wynika to z niebezpieczeństwa:

- fragmentacji Puszczy Augustowskiej i Knyszyńskiej i utraty ich integracji z pozostałą częścią wschodniej Polski na skutek przecięcia szlaków migracyjnych zwierząt (m.in. rysia, wilka, jelenia, łośa);
- naruszenia równowagi hydroekologicznej i krajobrazowej naturalnych torfowisk zlokalizowanych w dolinach Biebrzy i Rospudy.

Ten niekorzystny wpływ może być zmniejszony dzięki właściwemu wyborowi przebiegu trasy oraz

rozwiązaniom technicznym przyjaznym dla środowiska.

Trzeba z ubolewaniem stwierdzić, że wybrany wariant trasy obwodnicy Augustowa, będącej docelowo częścią trasy Via Baltica, ma przeciąć niezwykle cenne torfowiska w dolinie Rospudy. Niedobrze się stało, że zaważyły na tej decyzji protesty leśników, które zdecydowały o porażce wariantu najmniej kolizyjnego dla torfowisk, lecz przecinającego lasy o niewielkim znaczeniu przyrodniczym. Źle się również stało, że w konkluzjach "Oceny oddziaływania na środowisko koncepcji programowej projektowanej Obwodnicy Augustowa" nie uwzględniono wartości przyrodniczych doliny Rospudy, choć powinny być tam one motywem naczelnym. Istotne jest przy tym, że pierwsze interwencje dotyczące przyrodniczego znaczenia doliny Rospudy, wsparte później niezależnymi, specjalistycznymi badaniami naukowymi, miały miejsce już w roku 1998 (por. strona internetowa poświęcona tej sprawie: www.rospuda.most.org.pl) Było więc dość czasu, aby te argumenty uwzględnić przy podejmowaniu decyzji co do wyboru trasy.

Szczególne zaniepokojenie budzi fakt, że planowana "napowietrzna" estakada nad doliną [Rospudy] wymagać będzie najprawdopodobniej na etapie budowy gęstego osadzania pali szalunkowych w podłożu torfowiska z udziałem ciężkiego sprzętu, a więc działań bardzo inwazyjnych w stosunku do wyjątkowo labilnego ekosystemu. Wielokrotne przebijanie kilkunastometrowej miąższości złoża torfowego, zasilanego przez naporowe wody podziemne, spowoduje zmiany warunków wodnych torfowiska, co wielokrotnie wykazała praktyka prac melioracyjnych i regulacyjnych. W pobliżu planowanej trasy drogi znajduje się jedyne w Polsce stanowisko miodokwiatu krzyżowego *Herminium monorchis* .

Zważywszy unikatowe wartości doliny Rospudy, wydaje się uzasadnione rozważenie - w trybie wyjątkowym - zmiany podjętej decyzji o przebiegu trasy, niezależnie od już poniesionych kosztów związanych z projektowaniem drogi i wykupem gruntów.

Komisja nie posiada obecnie wystarczających danych ani kompetencji, aby zajmować pryncypialne stanowisko na temat szczegółowego przebiegu Via Baltica na południe od Augustowa, zwłaszcza, że będzie to celem planowanej "Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko". Do czasu sporządzenia tej Oceny nie powinny być realizowane inwestycje drogowe, mogące stworzyć sytuację faktów dokonanych, przesądzających o przebiegu trasy. Zważywszy specyfikę regionu, w Ocenie tej motywy ochrony przyrody powinny być potraktowane w sposób priorytetowy, z pewnością daleko wykraczający poza standard dotychczasowych opracowań dotyczących tej kwestii. Taki pogląd wynika z wyjątkowego, ponadczasowego i ponadregionalnego znaczenia wartości przyrodniczych obszarów, na które przebieg trasy może mieć istotny wpływ. Kluczową sprawą jest właściwe sformułowanie wymogów dotyczących przedmiotu zamówienia oraz zagwarantowanie, aby w skład zespołu wykonawców Oceny weszli niezależni eksperci o najwyższych kompetencjach w zakresie ochrony przyrody. Dlatego też, równoległe z przygotowaniem niniejszego stanowiska, Komisja zainicjowała podjęcie przez Państwową Radę Ochrony Przyrody działań na rzecz przywrócenia instytucji biegłych w zakresie ocen oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę istnienie w omawianym rejonie kilku szlaków komunikacyjnych, istotne wydaje się niedopuszczenie w przyszłości do wymuszonej koncentracji towarowego ruchu samochodowego na jednej trasie, ale zapewnienie kierowcom możliwości jej wyboru na wysokości Augustowa, zależnie od kierunku podróży: Łomża-Warszawa albo Białystok-Lublin-Rzeszów. Stanowisko takie Komisja wyraża pomimo świadomości dużych kosztów przystosowania innych niż Via Baltica dróg do ciężkiego transportu samochodowego.

Przewodnicząca PROP

Prof. dr hab. Joanna Gliwicz

Przewodniczący Komisji

Doc. dr hab. Wiesław Dembek