

Obwodnica Augustowa - czy można zrobić to dobrze?

Polska, z racji swojego położenia w centralnej części Europy, jest terytorium, przez które prowadzą międzynarodowe szlaki komunikacyjne, łączące wschód z zachodem i północ z południem kontynentu. Położenie to jest szansą rozwoju, ale też niesie wiele zagrożeń. Jednym z czynników wzrostu gospodarczego państw Europy środkowo-wschodniej stał się również wzrost natężenia ruchu na drogach, w tym pojazdów ciężkich. Wiele dróg w Polsce, będących szlakami tranzytowymi, wchodzi w tereny cenne przyrodniczo - przechodzi przez lasy i mokradła, przecina szlaki migracji zwierząt i korytarze ekologiczne. Wpływa to niekorzystnie na środowisko naturalne, powodując jego degradację. Członkostwo w Unii Europejskiej przyspieszyło realizację programu poprawy infrastruktury komunikacyjnej w Polsce. W ciągu najbliższych lat ma powstać kilkaset kilometrów nowych dróg i linii kolejowych.

Trasy komunikacyjne, jako inwestycje liniowe, jeśli są źle zaprojektowane i wykonane, mogą stać się prawdziwą barierą ekologiczną nie tylko dla zwierząt, ale też dla roślin i grzybów. Tymczasem nowoczesne drogi powinny łączyć, nie zaś dzielić. Prawidłowe projektowanie dróg nie musi oznaczać degradacji obszarów przyrodniczych, a doprowadzić wręcz powinno globalnie do poprawy warunków środowiskowych. Niestety znamy wiele przykładów bezmyślnego czy wręcz skandalicznego trasowania nowych szlaków komunikacyjnych. Błędów popełnionych przy projektowaniu i budowie dróg nie da się łatwo poprawić. Dlatego normą powinna stać się ścisła współpraca drogowców z przyrodnikami już na wczesnym etapie rozpatrywania koncepcji przebiegu danej trasy. Uniknie się dzięki temu licznych opóźnień spowodowanych protestami, a co najważniejsze - nowe drogi zostaną zbudowane w taki sposób, by ich wpływ na obszary cenne przyrodniczo był minimalny.



Dolina Rospudy. Fot. Adam Bohdan

Przy podjęciu decyzji o lokalizacji drogi konieczne jest trzymanie się zasady uzyskiwania decyzji o warunkach środowiskowych w skali całego ciągu drogowego - tzw. strategiczna ocena oddziaływania na środowisko (OOS). W innej skali nie ma możliwości racjonalnego zaplanowania przebiegu dróg wysokich klas (autostrad i tras ekspresowych).

Typowym przykładem nieracjonalnego projektowania przebiegu drogi jest plan Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (oddział Białystok) prowadzenia trasy ekspresowej S-8 na odcinku Augustów - Suwałki. Projektując rozwój sieci drogowej w tych okolicach, popełniono wiele błędów. Modernizację trasy rozpoczęto od rozpatrzenia możliwości budowy obwodnicy Augustowa jako nowego odcinka drogi klasy ekspresowej pomiędzy skrzyżowaniem z drogą krajową nr 61 (na południowych skrajach Augustowa), a okolicami wsi Szczepki na drodze krajowej nr 8 (na północ od Augustowa). Pomiedzy tymi miejscami znajduje się obszar Puszczy Augustowskiej (PLB200002) wraz z torfowiskami Doliny Rospudy. Podchodząc w ten sposób do problemu trasy Augustów - Suwałki, jedyne sensowne rozwiązanie dla samej obwodnicy Augustowa to przecięcie obszaru Natura 2000. Tymczasem rozpatrując problem trasy Augustów - Suwałki w skali makro, widać, że jest możliwość połączenia obwodnic obu miast i poprowadzenia drogi całkowicie poza obszarem chronionym.

Trasa S-8 Augustów - Suwałki to część planowanej transeuropejskiej trasy tranzytowej Via Baltica. Będzie to droga łącząca Finlandię i inne kraje nadbałtyckie z pozostałą częścią Europy. Trasa w dużej części ma przenosić międzynarodowy ruch tranzytowy, w tym ciężki.

Koncepcja preferowana obecnie przez rząd polski zakłada podzielenie budowy tego odcinka na trzy projekty realizowane niezależnie. Przewidywane terminy realizacji:

- obwodnica Augustowa o długości 17 km - do 2011 r. (o ile pozwolą na to fundusze i Unia Europejska);
- obwodnica Suwałk o długości około 17 km - 2012-2014;
- trasa łącząca obie obwodnice o długości około 8 km - czas realizacji obecnie niezany.

Trasa na omawianym odcinku, w wersji promowanej przez GDDKiA, przecina w dwóch miejscach obszar Puszczy Augustowskiej wpisany do sieci Natura 2000 (zarówno obwodnica Augustowa, jak i trasa łącząca z obwodnicą Suwałk).

Analiza historii przygotowań do realizacji obwodnicy Augustowa wskazuje, że od 1992 r. drogowcy analizowali tylko i wyłącznie warianty trasy przecinające obszar Puszczy Augustowskiej i torfowiska Rospudy. Pierwsza analiza alternatywnych wariantów przebiegu trasy miała miejsce dopiero w kwietniu 2005 r., w momencie, gdy dla trasy przecinającej Dolinę Rospudy był już wykonany projekt budowlany i rozpoczynał się wykup gruntów. Wtedy też po raz pierwszy analizowano wpływ na środowisko wariantów przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów - Suwałki, w tym wariantu omijającego cenne obszary Natura 2000. Warianty alternatywne rozpatrywane przez GDDKiA Białystok w 2005 r. nie zostały jednak poprowadzone w optymalnym przebiegu, wchodziły w tereny silnie zurbanizowane (okolice miejscowości Raczki) i niepotrzebnie wydłużały przebieg trasy. Uzasadnieniem przejścia trasy S-8 w okolicy Raczek mogłaby być chęć ominięcia potencjalnego obszaru SOO PLH200005 (znajdującego się pomiędzy Chodorkami a Raczkami), gdyby nie fakt, że o jego istnieniu projektant dowiedział się dopiero w lutym 2006 r.

SISKOM (Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji) na prośbę organizacji pozarządowych, reprezentowanych przez Pracownię na rzecz Wszystkich Istot (PnrWI) opracował wariant alternatywnego przebiegu fragmentu trasy Via Baltica na odcinku Augustów - Suwałki, który jest krótszy i tańszy od projektu rządowego. Rozwiązanie to, zaproponowane i zaakceptowane przez organizacje pozarządowe, nigdy nie było przedmiotem analiz GDDKiA. Trasa wariantu alternatywnego w wersji SISKOM została zaprojektowana tak, aby ominąć cenne obszary chronione Natura 2000. Zakłada ona wykonanie odcinka trasy S-8 o długości około 40 km wraz z obwodnicą Augustowa i obwodnicą Suwałk oraz poprowadzenie jej wzdłuż istniejącej linii wysokiego napięcia, w pobliżu której brak gęstej zabudowy mieszkaniowej. Zminimalizowano tym samym ilość koniecznych wyburzeń do maksymalnie 3 gospodarstw rolnych. Przecięcie rzeki Rospuda przewidziano we wsi Chodorki, w miejscu istniejącej drogi lokalnej oraz niewielkiego mostu. Obszar pozbawiony jest całkowicie jakichkolwiek torfowisk czy innych gruntów niestabilnych.

Wbrew opinii rozpowszechnianej przez GDDKiA Białystok, projekt wariantu alternatywnego nie powoduje odcięcia rolników od pól ani problemów z lokalną komunikacją miejscowej ludności, czy też przecięcia szlaków migracji zwierząt. W wariantcie alternatywnym zaprojektowano 6 węzłów drogowych oraz aż 21 skrzyżowań bez powiązań z drogami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi. Skrzyżowania te w zależności od układu terenu będą odbywać się przez poprowadzenie drogi gminnej wiaduktem nad drogą ekspresową lub pod wiaduktami na drodze ekspresowej i zapewnią powiązania pomiędzy skupiskami miejscowej ludności. Wariant alternatywny przecina dwa korytarze ekologiczne (wzdłuż Rospudy). Przewiduje się zrobienie w tych miejscach przejść dla dużych ssaków (odpowiednio zagospodarowane przejście pod estakadą nad rzeką Rospuda oraz zielony most). Poza tym dla małych ssaków powinny być przejścia dołem co 1 km, oraz tunele dla średnich ssaków co 3 km.

Szacunkowy czas realizacji wariantu alternatywnego (od momentu zlecenia zrobienia pierwszej dokumentacji do momentu otwarcia trasy) można określić na ok. 5-6 lat w oparciu o czas realizacji

podobnych inwestycji o zbliżonej długości i porównywalnym stopniu trudności. Przykładowo są to: budowa autostrady A1 na odcinku długości ok. 35 km oraz budowa drogi ekspresowej Radzymin - Wyszaków wraz z obwodnicą Wyszaków na odcinku długości około 36 km. Czas realizacji pierwszej z nich wyniesie ok. 6 lat, natomiast drugiej około 5,5 roku, w tym półroczne opóźnienie wynikłe z protestu Ogólnopolskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków (OTOP). Należy też zaznaczyć, że w przypadku otrzymania dofinansowania z funduszy UE czas budowy wariantu alternatywnego będzie musiał zamknąć się w okresie 24 miesięcy. Tak krótki okres budowy jest całkowicie realny, o czym świadczą powstałe 103 km autostrady A2 pomiędzy Koninem a Strykowem. W tym przypadku budowa miała trwać 15 miesięcy, jednak ze względu na nieprzewidziane trudności i wyjątkowo ostrą zimą wydłużyła się do 22 miesięcy. Odnosząc się dodatkowo do informacji płynących od rządu o nowelizacji prawa, mającej skrócić czas realizacji inwestycji drogowych, można śmiało powiedzieć, że 5 lat na zrealizowanie 40 km trasy ekspresowej jest jednocześnie okresem maksymalnym. Tym samym, gdyby wiosną 2007 r. GDDKiA zrezygnowała z realizacji obwodnicy Augustowa w obecnym przebiegu i zleciała wykonanie nowych projektów większego odcinka, możliwe jest, że wczesnym latem 2011 byłaby gotowa cała trasa ekspresowa na odcinku Augustów - Suwałki wraz z obwodnicami obu miast.

Opracowanie dla wariantu alternatywnego autorstwa SISKOM zostało dodatkowo uzupełnione o inwentaryzację ptasią i siedliskową, wykonaną przez przyrodników skupionych w Pracowni na rzecz Wszystkich Istot i WWF Polska. Otrzymaliśmy tym samym pierwsze w Polsce profesjonalne opracowanie dotyczące przebiegu drogi, wykonane całkowicie przez organizacje pozarządowe. Powinno to uświadomić wszystkim, że w przypadku obwodnicy Augustowa nie chodzi wcale o zablokowanie budowy trasy, ale o wykazanie, że poprowadzenie jej w innym wariantcie będzie korzystniejsze. Przy czym organizacje ekologiczne wskazują na taką alternatywę od niemal 8 lat. Rolą SISKOM było tylko zobrazowanie przebiegu trasy w zgodzie ze sztuką drogową.

Szybka realizacja dróg wymaga, by inwestycje były prowadzone zgodnie z prawem i uzyskiwały dofinansowanie funduszami UE, a także by realizowano odcinki o większej długości. Tak niestety nie dzieje się z obwodnicą Augustowa i całą trasą na odcinku Augustów - Suwałki, która nie wiedzieć czemu dzielona jest przez inwestora na 3 niezależne projekty. Finansowanie jedynie z Krajowego Funduszu Drogowego grozi tym, że w przypadku realizacji trasy w wariantcie przecinającym obszar Natura 2000, koszty i czas realizacji inwestycji będą rosły w postępie geometrycznym. Mamy już tego przykład - dwa lata temu GDDKiA Białystok przekonywała publicznie, że obwodnica Augustowa będzie kosztowała 175 mln zł. Rok temu koszty te były podawane jako 200-250 mln. Przetarg na wykonawcę został ogłoszony na 250-300 mln. Dwa dni przed otwarciem ofert (czyli 19 grudnia 2006 r.) inwestor podpisał nowy kosztorys dla obwodnicy Augustowa, opiewający na 535 mln zł. Przy czym koszty te nie uwzględniają jeszcze koniecznej kompensacji przyrodniczej. Przypomnieć należy, że chodzi o trasę ekspresową jednojezdniową i o długości jedynie 17 km. Tym samym mamy do czynienia z najdroższą inwestycją drogową w Polsce, a być może też w Europie, jeśli chodzi o trasy pozamiejskie.

Czas realizacji obwodnicy Augustowa podawany przez inwestora (33 miesiące) należy traktować z równie wielką ostrożnością, co podawane wcześniej koszty budowy. Trasa w 40% swojego przebiegu przecina obszar Natura 2000, na którym prawo zakazuje realizowania inwestycji w okresie lęgowym ptaków, tj. pomiędzy 1 marca a 31 lipca. Biorąc pod uwagę położenie inwestycji w rejonie zwanym polskim biegunem zimna, możemy być pewni, że prace na odcinku o długości 7 km (w tym przy estakadzie nad Doliną Rospudy) będą mogły być prowadzone tylko pomiędzy sierpniem a listopadem, czyli przez 4 miesiące w roku. Czas realizacji obwodnicy Augustowa w promowanym obecnie przebiegu będzie wynosił 7-8 lat (nawet jeśli zostaną szybko wykonane odcinki poza obszarem Natura 2000, to obwodnica Augustowa nie będzie pełniła swojej roli póki nie zostanie zbudowana estakada nad torfowiskami Rospudy).

Podsumowując:

Trasa w wariantcie alternatywnym, zaproponowanym przez organizacje pozarządowe, omija obszary cenne przyrodniczo, spełnia oczekiwania mieszkańców Augustowa i Suwałk na wyprowadzenie uciążliwego ruchu z tych miejscowości, powstałaby w ciągu 5 lat, a jako część Via Baltica mogłaby zostać sfinansowana z funduszy UE nawet do 85% swoich kosztów.

Trasa w wersji proponowanej przez GDDKiA powoduje konflikt z niezwykle cennymi obszarami przyrodniczymi Puszczy Augustowskiej, skutkuje degradacją torfowisk Rospudy, powoduje konflikt z prawem polskim i wspólnotowym, co grozi poważnymi sankcjami ze strony UE, spełni jedynie oczekiwania mieszkańców Augustowa, czas jej realizacji może wynieść 7-8 lat, a koszty mogą przekroczyć możliwości finansowe budżetu.

W tym miejscu należy zadać pytanie:

Dlaczego chce się realizować budowę drogi drożej, dłużej, bez funduszy unijnych, wchodząc w ostry konflikt ekologiczny grożący sankcjami ze strony Unii Europejskiej, zamiast zrobić to taniej, szybciej i przy wsparciu z funduszy UE?

Robert Chwiałkowski

W artykule wykorzystano informacje zawarte w dokumencie „Uproszczona analiza techniczno-ekonomiczna wariantów przebiegu drogi ekspresowej S8 na odcinku Augustów - Suwałki”, autorstwa Władysława Mardasa, Jana Jakiela i Roberta Chwiałkowskiego.