

Eurodeputowani za ochroną Rospudy

Komisja Petycji Parlamentu Europejskiego 13 września br. druzgocącą większością głosów przyjęła krytyczny dla Polski raport w sprawie obwodnicy Augustowa. Zarzuca w nim polskiemu rządowi, że nie przeanalizował w wystarczający sposób alternatywnych wariantów trasy.

Komisja Petycji PE od 2005 r. otrzymała kilka wniosków zawierających sprzeciw wobec decyzji o budowie obwodnicy Augustowa w dolinie Rospudy. Na miejscu sprawę badali zarówno członkowie Komisji Petycji, jak i Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego.

Komisja Europejska pozwała Polskę do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w Luksemburgu w marcu, uznając, że budowa obwodnicy Augustowa na obszarach chronionych programem Natura 2000 oznacza złamanie unijnego prawa o ochronie środowiska.



Dolina Rospudy, Fot. Kamila Brzezińska, Stowarzyszenie Chrońmy Mokradła

Od grudnia ubiegłego roku KE kwestionuje budowę obwodnicy w Dolinie Rospudy, uznając ją za teren unikatowy, gdzie żadne kompensacje nie są w stanie naprawić szkód, jakie wywołałaby lokalizacja trasy w tym miejscu.

Raport Parlamentu Europejskiego ma znaczenie głównie polityczne. Bowiem to Europejski Trybunał Sprawiedliwości w Luksemburgu zdecyduje, czy plan budowy obwodnicy jest zgodny z unijnym prawem. Jednak zdaniem eurodeputowanej Barbary Kudryckiej z PO, „raport jest niebezpiecznym sygnałem”. Oznacza to, że argumentacja polskiego rządu nie znajduje zrozumienia.

Minister środowiska na posiedzeniu komisji podważał tezy raportu opracowanego przez holenderskiego socjalistę Thijsa Bermanna, że dolina Rospudy jest terenem dziewiczym. Jego zdaniem, Dolina Rospudy nie jest unikalnym przyrodniczo obszarem, który zachował się w pierwotnej formie, w dużej mierze bez ingerencji człowieka. Twierdził natomiast, że „to ludzie, użytkując obszary przyrodnicze, stworzyli tam układ dynamiczny i niezwykle interesujący. Ten krajobraz jest dziełem rąk ludzkich, dziełem zrównoważonego rozwoju”. Pokazywał zdjęcia okopów z II wojny światowej, które zachowały się w Dolinie Rospudy

Autor raportu, Thijs Berman, skrytykował to wystąpienie ministra, powołując się na autorytet ekspertów międzynarodowej klasy. Powiedział, że wpływ człowieka na ukształtowanie tamtego krajobrazu nie zmienia faktów. – „Mamy do czynienia z absolutnie unikalnym obszarem, który zasługuje na ochronę i jest objęty ochroną. Polska nie może zmieniać zasad”.

Z kolei prowadzący obrady Przewodniczący Komisji Petycji, Marcin Libicki z PiS, wspierał ministra: „Nie zgadzam się z autorami raportu, z prawie wszystkimi głosami, które tu padły. Nie wzięto pod uwagę interesu ludzi, którzy tam mieszkają, interesu państw, dla których Via Baltica jest korytarzem transportowym”. Przyznał jednak, że zwolennicy raportu są w „druzgocącej większości” i ogłosił jego przyjęcie bez głosowania.

Raport Bermanna głosi, iż alternatywna trasa: „Łomża-Chodorki-Suwałki jest w przypadku projektu korytarza transportu drogowego Via Baltica jedynym odpowiednim wariantem pozwalającym uniknąć nieodwracalnych szkód na unikatowych i cennych obszarach objętych ochroną; apeluje do polskich władz o wstrzymanie budowy i związanego z nią zniszczenia Doliny Rospudy oraz innych obszarów chronionych, a także o zachowanie równowagi ekologicznej w regionie. Raport zaleca, że

finansowanie Via Baltica ze środków UE powinno zostać przyznane w północno-wschodniej Polsce pod warunkiem, że jej trasa zostanie wybrana na podstawie właściwie przeprowadzonej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w zgodzie z duchem i literą europejskich dyrektyw, a także mając na uwadze zasadę ostrożności”.

Poparcie dla raportu wyrazili polscy członkowie frakcji socjalistycznej w Parlamencie Europejskim. W swoim oświadczeniu napisali oni: „Na rządzie Rzeczypospolitej Polskiej ciąży odpowiedzialność za jak najszybszą realizację powyższego przedsięwzięcia, jednak przy równoczesnym poszanowaniu prawa europejskiego. Delegacja polskich socjalistów wzywa władze do niezwłocznego przygotowania rozwiązania alternatywnego na wypadek niekorzystnego dla Polski orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości”.



Dolina Rospudy. Fot. Kamila Brzezińska, Stowarzyszenie Chrońmy Mokradła

W raporcie krytycznie opisano kontakty z polskimi władzami podczas wizyty delegacji w Polsce 12-14 czerwca br. – „Urzednicy, z którymi spotkali się uczestnicy delegacji, byli wyraźnie nieprzygotowani do analizy tras alternatywnych, np. wariantu pierwszego, i w pogardliwy sposób wypowiadali się o zwolennikach opcji łomżyńskiej. Twierdzili, że jest to próba sił między władzami a ekologami oraz że jeżeli pozwoli się ekologom na zablokowanie tego mostu i wiaduktu, wówczas będą mogli zablokować cały program budowy dróg, a władze nie zdołają wydać na czas wszystkich środków. /.../ Pojawiły się opinie, że społeczeństwo nie otrzymuje pełnych informacji i że władze podają mediom dane wprowadzające w błąd. Członkowie delegacji również odnieśli wrażenie, że władze niekiedy wprowadzały ich w błąd /.../ Władze nie umiały odpowiedzieć na uwagę delegacji, że nawet specjalizująca się w doradztwie firma Scott Wilson, która na zlecenie polskich władz zbadała omawianą kwestię, zaapelowała o wybranie innego wariantu”. Znamienne jest, że jedno z najmniej konkretnych spotkań przedstawicieli Komisji Petycji odbyło się w Ministerstwie Środowiska. Joanna Szczepańska, szefowa Gabinetu Politycznego Ministra, „wydawała się zdecydowanie niedoinformowana co do formy i treści przedmiotowych dyrektyw środowiskowych”. I wyraziła pogląd „jakoby naturalne bogactwo Doliny Rospudy zostało stworzone przez człowieka oraz że proponowany plan drogi, przecinający dolinę w jej najszerszym punkcie, wyrządzi mniejsze szkody i wywoła mniejsze zakłócenia w korytarzach migracyjnych ssaków, ptaków i na terenach podmokłych, niż możliwość budowy znacznie krótszego mostu we wsi Chodorki, proponowana w ramach trasy alternatywnej”.

Natomiast „zaskakująco lekceważące” było zachowanie wiceministra środowiska i Głównego Konserwatora Przyrody, Andrzeja Szweda-Lewandowskiego, który „przywiązywał niewielką wagę do faktu znaczenia Doliny Rospudy i pozostałych terenów jako obszarów Natura 2000 i wydawał się nieświadomy, a przynajmniej nie wypowiadał się na temat oceny dokonanej przez Państwową Radę Ochrony Przyrody, zgodnie z którą w wariantcie zakładającym most w zwężeniu doliny w Chodorkach w kwestii migracji zwierząt »istnieją lepsze możliwości do skutecznego rozwiązania tego problemu«”.

Po spotkaniu z mieszkańcami i władzami Augustowa napisano: „Zaskakujący jest wyraźny brak podstawowych planów bezpieczeństwa ruchu drogowego ze strony samego miasta Augustowa, mimo że dąży ono do budowy obiektów uzdrowiskowych i turystycznych. Burmistrz miasta zdecydowanie stwierdził, że nie interesują go – jak to określił – rozwiązania tymczasowe, natomiast brakuje innych działań służących rozwiązaniu problemu znacznego nasilenia ruchu samochodów ciężarowych przejeżdżających przez Augustów. Zdaniem delegacji, argument ten jest nie do przyjęcia, gdyż odpowiedzialne władze polityczne powinny podjąć natychmiastowe działania w celu poprawy

bezpieczeństwa na drogach, nawet gdyby miało to być rozwiązanie tymczasowe. W każdym razie tego rodzaju działania nie wpłynęłyby w żaden sposób na ostateczny wybór trasy drogi ekspresowej Via Baltica i pod wieloma względami kwestia ta nie jest nawet bezpośrednio związana ze strategiczną decyzją o wyborze wariantu pierwszego lub drugiego. Rodzi się pytanie, czy nie doszło tu do pomieszania uzasadnionych miejscowych oczekiwań dotyczących poprawy programów budowy dróg wokół Augustowa i Białegostoku z kwestią strategicznego szlaku Via Baltica, który ma połączyć kraje bałtyckie z Warszawą i resztą Europy”.



Dolina Rospudy. Fot. Piotr Morawski

Ciekawe spotkania przedstawiciele Komisji odbyli natomiast w miastach położonych przy trasie wariantu alternatywnego Via Baltiki, m.in. z prezydentami Łomży i Ostrołęki, którzy są zwolennikami alternatywnego przebiegu tej drogi ekspresowej. Zwolennikiem tego wariantu była także miejscowa Izba Przemysłowo-Handlowa, która przeprowadziła ankietę wśród firm spedycyjnych. Ponad dwie trzecie z nich opowiedziały się za krótszym wariantem łomżyńskim, zamiast trasy Białystok – Augustów. Ich zdaniem, celowo zamknięto tradycyjny szlak transportowy dla samochodów ciężarowych, zmuszając ich do korzystania z dłuższej trasy białostockiej i stawiając w ten sposób przed faktem dokonanym.

Na zakończenie raportu autorzy napisali, że „nie przedstawiono żadnych przekonujących argumentów za wyborem wariantu Białystok – Augustów. Najbardziej prawdopodobne uzasadnienie przedstawione delegacji wynikało z faktu, że decyzja w sprawie przebiegu trasy zapadła przed przystąpieniem Polski do UE, jednakże nawet ten argument nie jest do końca pewny, gdyż mimo wcześniejszego sporządzenia planów, finansowanie stało się możliwe jedynie dzięki członkostwu w UE. Polskie władze same wspomniały, że decyzja została podjęta w styczniu 2005 r. (mimo że nie przeprowadzono wówczas strategicznej oceny oddziaływania), zaś pozwolenia na budowę zostały wydane w 2006 r. i 2007 r. po odrzuceniu przez Najwyższy Sąd Administracyjny skarg przeciwko realizacji przedsięwzięcia”.

Polskie władze nie przekonały także uczestników misji informacyjnej, że warianty inne niż obecny projekt budowy drogi zostały przeanalizowane w sposób odpowiedni i obiektywny. Przebiegająca przez Łomżę trasa alternatywna powinna zostać przeanalizowana bardziej dokładnie. Nie powinna też być odrzucana przez polskie władze ze względów politycznych i dla wątpliwych powodów ekonomicznych.

Mimo że decyzja w tej kwestii należy do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, uczestnicy misji informacyjnej są zdania, że „polskie władze najwyraźniej naruszyły art. 6 ust. 2 dyrektywy 92/43 (dyrektywa siedliskowa), zatwierdzając projekt budowy drogi przez Dolinę Rospudy. Z pewnością budowa tego rodzaju drogi oznaczałaby istotne naruszenie i pogorszenie stanu Doliny Rospudy, gdyż wyrządzone w niej szkody byłyby znaczne i nieodwracalne”.

Radosław Szymczuk